

INTERNATIONAL LABOUR OFFICE GENEVA

**REPORT FORM
FOR THE
MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006**

The present report form is for the use of countries which have ratified the Convention. It has been approved by the Governing Body of the International Labour Office, in accordance with article 22 of the ILO Constitution, which reads as follows: "Each of the Members agrees to make an annual report to the International Labour Office on the measures which it has taken to give effect to the provisions of Conventions to which it is a party. These reports shall be made in such form and shall contain such particulars as the Governing Body may request."

The matters with which this Convention deals may be beyond the immediate competence of the ministry responsible for labour questions, so that the preparation of a full report on the Convention may necessitate consultation of other interested ministries or government agencies.

PRACTICAL GUIDANCE FOR DRAWING UP REPORTS

First report

1. If this is your Government's first report following the entry into force of the Convention in your country, full information should be given on the way in which your country has given effect to its obligations under the Convention, including actions taken on each of the questions set out in this report form.

Subsequent reports

2. In subsequent reports, information need normally be given only on the following points:

- (a) any new legislative or other measures affecting the application of the Convention;
- (b) replies to the questions in the report form on the practical application of the Convention (for example, statistics, results of inspections, judicial or administrative decisions) and on the communication of copies of the report to the representative organizations of employers and workers and on any observations received from these organizations;
- (c) replies to comments by the supervisory bodies –

The report must contain replies to any comments regarding the application of the Convention in your country which have been addressed to your government by the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations or by the Conference Committee on the Application of Standards.

Use of this report form

3. This report form is divided into two parts. Part I, “General questions”, asks for information and supporting materials. Part II, “Specific information”, indicates some questions that should be covered in the report. The report form has been designed to facilitate completion from both a physical and a substantive point of view. Members are, in the first place, invited to use the electronic version of the report form and to insert the requested information in the expandable field beside each question. For those national administrations that are not in a position to use the electronic report form, a paper copy is also attached and responses may be provided by referring to the relevant questions.
4. From a substantive point of view, one of the innovations in the Convention is its emphasis on ensuring that there is not only compliance with its provisions but also documentary evidence of compliance. Consequently, in implementing the Convention, Members will already have produced documents such as the Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC), required by Regulation 5.1.3 and provided information that is also needed for reporting under article 22 of the Constitution. To take advantage of information already provided, a number of questions in Part II of this form suggest the following statement as a possible answer: “Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I / Part II .”
5. If the information in the DMLC, Part I and/or Part II, covers all the subject of the section concerned and fully complies with the requirements in Standard A5.1.3 paragraph 10(a) and/or (b), with due consideration being given to Guideline B5.1.3, one or both boxes at the end of this statement can be checked (), in which case the individual questions in the section concerned need not be answered. However, additional information on how the Regulation concerned is implemented in your country may be provided in a section located underneath the questions concerned. If the information in the DMLC concerning national implementing measures is not also applicable to ships that are not subject to certification (see Regulation 5.1.3, paragraph 1), additional information should be provided concerning the measures applicable to those categories of ships. In addition, some of the Regulations or Standards envisage that the competent authority in each member State produce various kinds of documents related to implementation of obligations (for example, the standard medical report form for use on board ships flying the Member’s flag as required by Standard A4.1, paragraph 2, and Guideline B4.1.2). Where relevant, copies of these particular documents are requested under the heading “Documentation”.
6. Furthermore, in order to avoid the need to refer in detail to the content of specific measures, reference can be made in this form to the relevant provisions of the legislation, collective agreement or other document concerned which has been provided to the Office in English, French or Spanish (in connection with Part I, “General questions”).
7. Beneath the section for “Additional information”, there is a section headed “Explanations”. Explanations are required where a national implementing measure differs from the requirements set out in Standards found in Part A of the Code of the Maritime Labour Convention, 2006. This would include, for example, cases of substantial equivalence referred to in Article VI, paragraph 3, and of determinations that have been made regarding the application of differing national measures that are provided for on the basis of Article II, paragraph 6. Even though the substantial equivalence may have been referred to in the DMLC, Part I, an explanation should be provided, in particular, as to the ways in which the Member concerned was not in a position to implement the rights and principles concerned in the manner set out in Part A of the Code (Article VI, paragraph 3) and as to how the national measure complies in all material respects with the corresponding Part A requirement. In the case of a determination under Article II,

paragraph 6, which is also to be reported to the Director-General of the International Labour Office (Article II, paragraph 7), an explanation should be provided as to the reason for a determination that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code to a ship or particular categories of ships (Article II, paragraph 6).

8. It should be noted that this report form takes account of the Articles and Regulations and the provisions of Part A of the Code of the Maritime Labour Convention, 2006, and also refers, where appropriate, to the Guidelines, which comprise Part B of the Code. These Guidelines are not mandatory. Their purpose is to provide guidance as to the way in which Members should implement the (mandatory) provisions in Part A of the Code. In accordance with Article VI, paragraph 2, Members are required to “give due consideration to implementing their responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code”. The special status of the Guidelines in Part B of the Code is reflected in the example and the explanation set out in paragraphs 9 and 10 of the Explanatory Note to the Regulations and Code. Paragraph 10 states, in its last sentence, “... by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates”. This statement is based on the 2003 Legal Adviser’s opinion on the relationship between Parts A and B of the Code (see appendix to this report form for the full text of this Opinion).

Article 22 of the Constitution of the ILO

Report for the period **19 novembre 2014** to **1° settembre 2015**

made by the Government of **ITALIA**
on the

Maritime Labour Convention , 2006

(ratification registered on **19.11.2013 - Legge di ratifica 22 settembre 2013, n. 133**)

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1988&id_cat=&id_dett=0

Part I. General questions

I. Implementing measures

Please give a list of the laws and regulations and collective agreements implementing the provisions of the Convention, with particular reference to the seafarers' employment and social rights referred to in Article IV. Please provide a copy of those laws or regulations and collective agreements. If any of this material is available from the Internet, the link to the relevant document may be provided instead of the document itself.

If, in your country, ratification of the Convention gives the force of national law to its terms, please indicate by virtue of what constitutional provisions the ratification has had this effect.

II. Principal documents

Please provide, in English, French or Spanish (or the English translation required by Standard A5.1.3, paragraph 12), a copy of the standard Maritime Labour Certificate, including Part I of the Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC) as well as an example or examples of Part II of the DMLC which have been prepared by a shipowner and have been accepted by your country, when certifying a ship or ships. (Specific identifying information regarding the ship or shipowner should be removed from the example or examples.) Additional documentation on other matters will be requested in Part II of this report form.

III. Fundamental rights and principles

Please indicate how account has been taken, in the context of the Convention, of the following fundamental rights and principles referred to in Article III:

(a) unless your country has ratified Conventions Nos 87 and 98: freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;

L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 87 con legge 23 marzo 1958, n. 367.

L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 98 con legge 23 marzo 1958, n. 367.

(b) unless your country has ratified Conventions Nos 29 and 105: the elimination of all forms of forced or compulsory labour;

L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 29 con legge 29 gennaio, 1934, n. 274.
L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 105 con legge 24 aprile, 1967, n. 447.

(c) unless your country has ratified Conventions Nos 138 and 182: the effective abolition of child labour;

L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 138 con legge 10 aprile 1981, n 157.
L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 182 con legge 25 maggio 2000, n. 148.

(d) unless your country has ratified Conventions Nos 100 and 111: the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 100 con legge 22 maggio 1956, n. 741.
L'Italia ha ratificato la Convenzione n. 111 con legge 6 febbraio 1963, n. 405.

IV. Competent authority and consultation

Please identify the competent authority or authorities having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions in respect of subject matter covered by the Convention (Article II, paragraph 1(a)).

Si riportano di seguito le Amministrazioni competenti nelle materie trattate nella Convenzione:

- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali ed il Trasporto Marittimo e per vie d'acqua interne;**
- **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Reparto VI Ufficio Ispettivo;**
- **Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali;**
- **Ministero della Salute;**
- **Istituto Nazionale della Previdenza Sociale(INPS);**
- **Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (INAIL).**

Please list the shipowners' and the seafarers' organizations that the competent authority or authorities consult in matters relating to the implementation of the Convention.

Si riportano di seguito le Organizzazioni armatoriali e sindacali maggiormente rappresentative che vengono consultate sulle questioni concernenti l'attuazione della Convenzione:

Organizzazioni armatoriali:

- **Confitarma;**
- **Fedarlinea.**

Organizzazioni sindacali:

- **FILT CGIL;**
- **FIT CISL;**
- **UIL TRASPORTI;**
- **UGL MARE;**
- **FEDERMAR CISAL.**

V. Scope of application

Do the measures implementing the Convention cover, as a seafarer, any person who is employed board a ship to which the Convention applies (Article II, paragraphs 1(f) and 2)?

If no, please explain:

SI.

La normativa in vigore copre, come marittimo, qualsiasi persona impiegata a bordo di una nave battente bandiera italiana.

Have cases of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers arisen?

If yes, please provide full information on the consultation process and its result (Article II, paragraph 3):

NO.

Have cases of doubt arisen as to whether a ship or a particular category of ship, or a similar navigating means, is covered by the Convention?

If yes, please provide full information on the consultation process and its Result (Article II, paragraph 5):

NO.

VI. Enforcement

Please summarize the provisions of laws or regulations or other measures which prohibit violations of the requirements of the Convention and, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures to discourage such violations (Article V, paragraph 6).

Le norme che contengono il divieto di violare le disposizioni della Convenzione prevedono l'applicazione di sanzioni in caso di inadempimento. Si rinvia a quanto previsto al riguardo dagli articoli del Codice della navigazione nonché dagli articoli 35 e seguenti del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 e dall'articolo 9 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108.

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

VII. Statistical information

Please *either* provide the data requested below *or* refer below to relevant reports submitted to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (*Annual Review of Maritime Transport*), the International Maritime Organization (IMO), the World Health Organization (WHO), etc., and supply a copy of those reports or a reference to a public web site containing this data:

Data requested	Ships on international voyages or voyages between ports in other countries	Ships not on international voyages or voyages between ports in other countries	The information is only an estimate as data are not formally collected on this matter
Number of seafarers working on flag ships that are covered by the Convention	43.575	10.929	Dati stimati
Number of seafarers who are nationals or residents or otherwise domiciled in the territory	21.389	10.929	Dati stimati
Number (if any) of private recruitment and placement services operating in the territory			Dati non disponibili
Gender distribution among seafarers			Dati non disponibili
Number of ships flying your flag which are 3,000 GT or over	461	91	Dati stimati
Number of ships < 3,000 GT and \geq 500 GT	74	206	Dati stimati
Number of ships < 500 and \geq 200 GT (please indicate if estimated)	68	354	Dati stimati
Number of ships < 200 GT (please indicate if estimated)	21	238	Dati stimati

Part II. Specific information

1. This section of the report follows the same organization as the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). It is divided into five Titles (Titles 1–5). Each Title sets out the related Regulations and Code provisions and asks for specific information on how they have been given effect in your country. For convenience, this form contains a description of the basic requirements in each area.

The relevant provisions of the Convention are identified in each question, so that their text can be consulted.

2. It will be noted that the provisions under each Regulation also include a reference to the Guidelines in Part B of the Code to the Convention. As mentioned above at point 8 in the guidance for drawing up reports, it is not mandatory for Members to follow the Guidelines when implementing the Regulations and Standards. However, if a Member has chosen to do so, the ILO supervisory bodies would not have to consider further the adequacy or sufficiency of the Member's implementation of the relevant provisions of the Convention.

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

Regulation 1.1 – Minimum age

Standard A1.1; see also Guideline B1.1

- Persons below the age of 16 shall not be employed or engaged or work on a ship.
- Seafarers under the age of 18 shall not be employed or engaged or work where the work is likely to jeopardize their health or safety.
- Night work for seafarers under the age of 18 is prohibited. (“Night” covers a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.)
- Special attention should be paid to the needs of seafarers under the age of 18, in accordance with national laws and regulations.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I / Part II

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

What is the minimum age of seafarers?

(Regulation 1.1, paragraph 1; Standard A1.1, paragraph 1)

L'età minima per essere impiegato o ingaggiato a lavorare a bordo di una nave è di 16 anni, come stabilito dalla normativa di seguito riportata:

- articolo 4, comma 1, della legge 23 settembre 2013, n. 113, che ha modificato l'articolo 119, comma 1, del Codice della navigazione;
- articolo 4, comma 2, della legge 23 settembre 2013 n. 113, che ha modificato l'allegato al Regolamento di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231;

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1988&id_cat=&id_dett=0

- articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108;

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

- Decreto Dirigenziale n. 13 del 17/6/2013 e Linee Guida per il Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo (Regola 1.1.)

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0
(Linee Guida tra i documenti da scaricare in calce a tale Decreto: secondo documento)

Specificatamente, l'articolo 119, comma 1, del Codice della navigazione, come modificato dall'articolo 4, comma 1, della legge 23 settembre 2013, n. 113, stabilisce che possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani di età non inferiore a 16 anni.

Per l'iscrizione di minori di anni 18 è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela.

L'articolo 437 del D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328 (Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione) precisa che chi esercita la patria potestà o la tutela, nel dare il consenso all'arruolamento dei minori di anni 18, deve precisare se il consenso si estende a tutti i contratti di arruolamento da stipularsi dal minore prima che abbia raggiunto detta età, o se invece riguarda uno o più determinati contratti, o è limitato a un determinato periodo di tempo, o a una determinata classe di viaggi.

L'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, inoltre, stabilisce che a bordo di tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana ed adibite a navigazione marittima non possono essere imbarcati lavoratori di età inferiore a 16 anni.

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1988&id_cat=&id_dett=0

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1952-02-15;328>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

What period is defined as “night”?

(Standard A1.1, paragraph 2)

L'articolo 3, comma 8, del decreto legislativo n. 108/2005 stabilisce che per “orario notturno” si deve intendere un periodo di almeno 9 ore consecutive, che comprenda in ogni caso l'intervallo dalle ore 24 alle ore 5 del mattino”

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

Is night work prohibited for seafarers under 18? (Standard A1.1, paragraph 2)

SI

Specificatamente, l'articolo 3, comma 8, del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 stabilisce che “i lavoratori marittimi di età inferiore a 18 anni non devono svolgere la propria attività lavorativa a bordo in orario notturno”.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

Si rinvia anche alle Linee Guida per il Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo, alla Regola 1.1 - Età minima

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

(Linee Guida tra i documenti da scaricare in calce a tale Decreto: secondo documento)

Are any exceptions made to the night work prohibition?

(Standard A1.1, paragraph 3)

If yes, please summarize the exceptions:

Is employment of seafarers under 18 prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety?
(Standard A1.1, paragraph 4)

NO

What types of work have been determined to be likely to jeopardize the health or safety of seafarers under 18?
(Standard A1.2, paragraph 4)

Al momento, non sono stati individuati particolari tipi di lavoro.

Additional information concerning implementation of Regulation 1.1 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Regulation 1.2 – Medical certificate

Standard A1.2; see also Guideline B1.2

- Seafarers are not allowed to work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.
- A certificate must be in English for seafarers working on ships ordinarily engaged on International voyages.
- The medical certificate must have been issued by a duly qualified medical practitioner and must be still valid.
- The period of validity for a certificate:

- two-year maximum for medical certificates except for seafarers under 18, in which case it is one year;
- six-year maximum for a colour vision certificate.

NB. Certificates issued in accordance with, or meeting the substance of, the applicable requirements, under the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW), as amended, are to be accepted as meeting these requirements.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I **X** /Part II *Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.*

Are seafarers required to be certified as medically fit to perform their duties?

(Regulation 1.2, paragraph 1; Standard A1.2, paragraph 1)

SI.

L'articolo 323 del Codice della navigazione e l'articolo 3 della legge 28 ottobre 1962, n. 1602 stabiliscono che "l'arruolamento degli iscritti nelle matricole della gente di mare, destinati a far parte dell'equipaggio, deve, nei casi e con le modalità prescritte da leggi e regolamenti, essere preceduto da visita medica diretta ad accertare l'idoneità della persona da arruolare in rapporto al servizio cui deve essere adibita.

Gli accertamenti sanitari successivi vengono effettuati dal medico competente, come previsto dall'articolo 23 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, a cui si rinvia.

links ai siti web

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1962;1602~art4>

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=515&id_cat=&id_dett=0

What requirements (or guidance) have been established concerning the nature of the medical examination and the right of appeal?

(Standard A1.2, paragraphs 2 and 5)

La materia è regolamentata dalle Circolari del Ministero della Salute di seguito riportate, a cui si rinvia:

- Circolare DGPROF-DG 19177-P-20.04.2010 (allegato 1);
- Circolare DGPROF-DG 45403-P-14.10.2013 (allegato 2);
- Circolare DGPROF-SASN.NA Dir 132-22.10.2013 (allegato 3);
- Circolare MS 1000.6.620.1.2870-01.10.1085 (allegato 4);

nonché

a quella del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di seguito riportata:

- Circolare 23 agosto 2013

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: :

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

- Allegato 4 alla Circolare 23 agosto 2013

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

(Nei documenti da scaricare in calce alla Circolare)

What are the requirements concerning persons
who can issue medical certificates and any certificate
solely concerning eyesight? (Standard A1.2, paragraph 4)

L'accertamento diretto a verificare l'idoneità fisica al lavoro al quale i marittimi devono essere impiegati a bordo è disposto dall'Autorità marittima ed effettuato da medici delle Strutture ambulatoriali dei Servizi di Assistenza Sanitaria al personale navigante (SASN) - organi periferici del Ministero della Salute - o, su richiesta scritta dell'armatore, da medici fiduciari del Ministero della Salute. Un Registro di questi medici autorizzati è pubblicato sul web e, comunque, disponibile, su richiesta, per altre Compagnie e marittimi. L'accertamento diretto a verificare l'idoneità della vista è effettuato da un medico specializzato in oculistica.

L'articolo 4, comma 1, della legge n. 1602/1962 stabilisce che, in caso di riconosciuta idoneità fisica del soggetto esaminato, il certificato medico deve attestare, in modo specifico:

- che l'udito e la vista del titolare e, ove si tratti di persona da impiegarsi nei servizi di coperta, la percezione dei colori, sono soddisfacenti;
- che il titolare non è affatto da alcuna malattia di natura tale che lo renda non idoneo al servizio di bordo, o che comporti dei rischi per la salute dell'altro personale di bordo.

link al sito web

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1962;1602~art4>

What are the periods of validity for medical
and colour vision certificates?

(Standard A1.2, paragraph 7)

Il periodo di validità del certificato medico è di due anni. La materia è regolamentata dall'articolo 4, comma 2, della legge n. 1602/1962, come modificato dall'articolo 5 della legge 23 settembre 2013, n. 113, nonché dall'articolo 7 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, a cui si rinvia.

Specificatamente, l'articolo 4, comma 2, della legge n. 1602/1962, come modificato dall'articolo 5 della legge 23 settembre 2013, n. 113, stabilisce che il certificato medico rilasciato, anche in lingua inglese, ha validità di 2 anni, ridotta ad 1 anno se il marittimo ha meno di 18 anni. Con decreto del Ministro della Salute, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, può essere previsto un periodo di validità più breve anche in considerazione delle specifiche mansioni svolte dal marittimo, come descritte dalla Convenzione STCW '78/95 - Seafarers training, certification and watchkeeping Code. Il certificato attinente alla percezione dei colori ha validità di 6 anni. Con decreto del Ministro della Salute, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono disciplinati i casi in cui, per comprovate ragioni di urgenza, ovvero se il periodo di validità del certificato scade nel corso di un viaggio, un marittimo può essere autorizzato a lavorare sulla base di certificazione medica provvisoria, valida fino al porto di scalo successivo e di durata comunque non superiore ai tre mesi.

links ai siti web

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1962;1602~art4>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2013;113>

<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=517>

Additional information concerning implementation of Regulation 1.2 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: please provide, in English (*see Standard A1.2, paragraph 10*) an example of the standard wording in medical certificates.

Si allega un certificato di visita biennale, in bianco (allegato 5).

Regulation 1.3 – Training and qualifications

- Seafarers must be trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties on board ship.
- Seafarers must have successfully completed training for personal safety on board ship.
- Obligations under Convention No. 74, if ratified, continue to apply.

NB. Training and certification in accordance with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW), as amended, is to be accepted as meeting these requirements.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I / Part II
Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

Do all seafarers have to be trained, certified or otherwise qualified for the duties they are to carry out on board ship?

Regulation 1.3, paragraph 1; see also Paragraph 4)

SI.

Tutti i marittimi devono essere addestrati, avere un certificato o essere qualificati per svolgere i propri compiti a bordo di una nave.

La materia è regolamentata dalla normativa di seguito riportata:

- articolo 123 del Codice della navigazione (Titoli professionali dei marittimi);

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

- **Decreto Ministeriale 30 novembre 2007 (Qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare)**

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1664&id_cat=&id_dett=0 ;

- **Decreto Direttoriale 17 dicembre 2007 (Programmi di esame per il conseguimento delle abilitazioni marittime per gli iscritti alla gente di mare)**

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1665>;

- **Decreto Ministeriale 6 settembre 2011 (Abilitazioni di coperta per marittimi impiegati su navi che compiono viaggi costieri nonché, per il settore di macchina, per marittimi impiegati su navi con apparato motore principale fino a 750 KW), come modificato dal Decreto Ministeriale 7 novembre, 2011 (Modifiche al Decreto del Ministro dei Trasporti 30 novembre 2007 e al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 6 settembre 2011, in materia di formazione della gente di mare)**

links ai siti web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1662&id_cat=&id_dett=0;

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1660&id_cat=&id_dett=0

- **Decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71 (Attuazione della Direttiva 2012/35/UE, che modifica la Direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare)**

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2015;071>

- **Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231 (Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare, a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n 297)**

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.cliclavoro.gov.it/normative/d.p.r_18_aprile_2006_n.231.pdf

Are all seafarers required to successfully complete training for personal safety on board ship?
(*Regulation 1.3, paragraph 2*)

SI.

Tutti i marittimi a bordo delle navi devono aver completato con successo una formazione sulla sicurezza a bordo delle navi, come previsto dal Decreto Direttoriale 19 giugno 2001, a cui si rinvia

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1873&id_cat=&id_dett=0

Il Certificato di Competenza IMO (COC), emesso in base alle disposizioni della Convenzione STCW'78, nella sua versione aggiornata, in possesso di ogni marittimo con funzioni di Ufficiale, sia a livello operativo che direttivo, contiene in allegato il Modello riepilogativo di tutti i corsi di addestramento obbligatori superati dal marittimo, richiesti per svolgere la sua funzione a bordo (Allegato VII al decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71)

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2015;071>

Is training and certification in accordance with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW), as amended, accepted? (*Regulation 1.3, paragraph 3*)

SI.

L'addestramento e le certificazioni emesse in base alla Convenzione STCW'78, nella sua versione aggiornata, sono accettati come rispondenti alle disposizioni della Convenzione OIL, MLC, 2006, per tutti i marittimi facenti parte dell'Unione Europea, mentre per i marittimi extra-Unione Europea sono accettati solo per quelli provenienti da Paesi terzi con i quali l'Italia ha siglato un accordo di reciproco riconoscimento dei certificati (MoU).

Additional information concerning implementation of Regulation 1.3 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Regulation 1.4 – Recruitment and placement
Standard A1.4; see also Guideline B1.4.1.

- Seafarer recruitment and placement services must not charge seafarers for their services.
- If private seafarer recruitment and placement services are operating in their territory, Members are responsible for establishing an effective inspection and monitoring system with respect to those services (*Regulation 5.3; Standard A5.3, paragraph 1*).
- If seafarer recruitment and placement services for nationals to work on flag ships are operated by seafarers' organizations in the Member's territory, they must be operated in accordance with Standard A1.4 in the Convention.
- Any public seafarer or recruitment service in a Member's territory must be operated in an orderly manner that promotes seafarers' employment rights under the Convention.
- Flag States are responsible for requiring, in cases where shipowners use recruitment and placement services based in States not party to the MLC, 2006, that these shipowners have an appropriate system in place for ensuring, as far as practicable, that these recruitment and placement services meet the requirements under Standard A1.4.

Please check the boxes below or provide the information requested.

If **private** seafarer recruitment and placement services, or services operated by seafarers' ships, are operating in your country, please provide information about the standardized system for licensing or certification or other form of regulation (*Regulation 1.4; Standard A1.4, paragraphs 2, 3, 4 and 5*) and the inspection and monitoring system for those services (*Standard A1.4, paragraph 6*).

No private services operate in our country

La materia è regolamentata dal decreto interministeriale 29 novembre 2013 (Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), concernente “Individuazione dei requisiti e delle modalità per il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento del collocamento delle gente di mare alle Agenzie per il lavoro”, a cui si rinvia
A tutt'oggi, non sono state rilasciate autorizzazioni ad Agenzie private di reclutamento della gente di mare.

link al sito web:

<http://www.cliclavoro.gov.it/Normative/D.M. 29 novembre 2013.pdf>

If **public** recruitment and placement services are operating in your country, please state the basic principles ensuring that they are operated in an orderly manner (*Standard A1.4, paragraph 1*). See guidance in *Guideline B1.4.1, paragraph 2*.

No public services operate in our country

La materia è regolamentata dal Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231 (Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297) nonché dalla legge 4 aprile 1977, n. 135 (Disciplina della professione di Raccomandatario Marittimo), a cui si rinvia.

link ai siti web:

<http://www.cliclavoro.gov.it/normative/d.p.r 18 aprile 2006 n.231.pdf>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1977;135>

If public or private recruitment placement services are operating in your country, please outline the machinery and procedures for investigating complaints about their activities. (*Standard A1.4, paragraph 7*)

No public or private services operate in our country

Più specificatamente, in ordine a questi ultimi due quesiti, si precisa quanto segue.

La riforma del collocamento della gente di mare è stata avviata con il Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231 (“Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare, a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297”). Ai sensi dell'articolo 11, comma 5, di tale D.P.R., che prevedeva l'obbligo di definire le modalità di comunicazione e di trasferimento dei dati delle comunicazioni obbligatorie dei datori di lavoro della

gente di mare, è stato adottato il DM 24 gennaio 2008 sulle comunicazioni obbligatorie dei rapporti di lavoro da parte degli armatori. Il provvedimento introduce il sistema delle comunicazioni on line anche per i datori di lavoro marittimo, allo stesso modo di quanto già adottato per gli altri settori economici. Pertanto, a partire dal 1° agosto 2008, tutti gli armatori e le società di armamento sono tenute a comunicare le assunzioni, le trasformazioni, le proroghe e le cessazioni con un unico modello, denominato UNIMARE, valido su tutto il territorio nazionale. I soggetti obbligati a presentare le comunicazioni sono: gli armatori; le società di armamento (quando l'esercizio della nave è assunto dai comproprietari mediante costituzione di società) e le società complementari. I soggetti abilitati (intermediari che possono agire in nome e per conto dei datori di lavoro) a presentare le comunicazioni sono: gli armatori e le società di armamento; i consulenti del lavoro (se iscritti all'Albo sono abilitati a compiere per conto di qualsiasi datore di lavoro tutti gli adempimenti previsti dalle norme vigenti per l'amministrazione del personale dipendente); gli avvocati e i procuratori legali (dottori commercialisti, ragionieri e periti commerciali iscritti ai rispettivi Albi e che abbiano effettuato la comunicazione alla Direzione del Lavoro della Provincia in cui esercitano la consulenza); le associazioni di categoria degli armatori (qualora detengano i documenti per il tramite dei consulenti del lavoro); le Agenzie per il lavoro (per tutte le comunicazioni conseguenti alle assunzioni avvenute a seguito dell'attività di intermediazione); gli Enti bilaterali del lavoro marittimo e i raccomandatari marittimi. Le comunicazioni tramite UNIMARE sono ricevute dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, dagli Uffici di collocamento della gente di mare, dagli Enti previdenziali ed assistenziali e dagli Uffici Territoriali del Governo. In particolare, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali mette a disposizione le informazioni relative ai rapporti di lavoro comunicate attraverso il Sistema UNIMARE alle Direzioni Territoriali del Lavoro attraverso i propri servizi di rete interna, nonché agli Ispettorati del Lavoro presso Regioni e Province autonome. Le informazioni sono rese disponibili anche agli Enti previdenziali ai quali vengono versati i contributi a favore del lavoratore (INAIL, UTG, SASN). Non è soggetto a comunicazione tramite UNIMARE l'ingaggio del lavoratore, ossia il contratto preliminare a quello definitivo di arruolamento, e non è soggetto agli obblighi di comunicazione altresì lo sbarco per malattia o per licenza. Inoltre, nelle ipotesi in cui il lavoratore assunto sia imbarcato su altra nave del medesimo armatore o società di armamento (trasbordo sociale), la comunicazione non va effettuata in caso di trasbordo temporaneo senza modifica della categoria di rischio assicurato. Allo stesso modo, la cessazione di un rapporto di lavoro a tempo determinato non va comunicata se il giorno di cessazione coincide con la data di fine rapporto. L'articolo 5, comma 3, del citato Decreto del Presidente della Repubblica n. 231/2006 prevede che possano svolgere attività di intermediazione della gente di mare anche le Agenzie per il lavoro, come definite nel decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, e rimanda per la determinazione dei requisiti e delle modalità di rilascio dell'autorizzazione per lo svolgimento delle attività di intermediazione, in ragione delle specifiche caratteristiche per il collocamento della gente di mare, ad un decreto ministeriale da emanare di concerto tra il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Con il Decreto Interministeriale 29 novembre 2013 è stata data attuazione a questa previsione. Al comma 1 dell'articolo 1 di tale decreto ("Finalità e ambito di applicazione") sono stabiliti i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento delle attività di intermediazione per il collocamento della gente di mare di cui all'articolo 5, commi 1 e 4, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276. Si fa riferimento, quindi, ad una sola delle attività di Agenzia per il lavoro, cioè l'intermediazione, perché il Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231 prevede espressamente che le Agenzie per il lavoro, con riferimento al collocamento della gente di mare, possono svolgere esclusivamente l'attività di intermediazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276.

Al comma 2 dell'articolo 4 del citato Decreto Interministeriale si precisa che, in ragione delle peculiarità dell'attività di intermediazione della gente di mare, non si ritiene applicabile il requisito

di cui all'articolo 5, comma 4, lettera b), ossia la dislocazione territoriale in almeno quattro Regioni. Motivo per il quale sarà sufficiente che l'Agenzia, che svolga intermediazione della gente di mare, abbia sede in una sola Regione. Restano invariati gli altri requisiti, quindi un capitale sociale versato non inferiore ad euro 50.000,00 e l'indicazione dell'attività di intermediazione come oggetto sociale prevalente, anche se non esclusivo.

L'articolo 2 del Decreto Interministeriale di cui trattasi prevede la creazione di una nuova Sub-Sezione, la III.2, nella Sezione III dell'Albo, che è quella in cui sono iscritte le Agenzie che svolgono attività di intermediazione. La creazione di un'apposita Sub-Sezione consente di distinguere le Agenzie di intermediazione della gente di mare dalle altre tipologie di Agenzie che svolgono detta attività ai sensi dell'articolo 4, ossia le società commerciali, e dell'articolo 6, ossia la platea di soggetti per cui operano regimi particolari di autorizzazione.

L'articolo 3 stabilisce che, per le modalità di rilascio dell'autorizzazione all'attività di intermediazione della gente di mare, trova applicazione la procedura amministrativa di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276. Secondo tale procedura, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali adotta il provvedimento di autorizzazione e, contestualmente, iscrive il soggetto autorizzato all'Albo delle Agenzie per il lavoro, entro il termine massimo di 60 giorni dalla presentazione dell'istanza, previo un controllo preventivo di legittimità. Decorsi due anni dal rilascio dell'autorizzazione provvisoria, su istanza del soggetto interessato alla prosecuzione dell'attività, verificato il corretto andamento dell'attività svolta nel biennio precedente, attraverso appositi accertamenti ispettivi, nonché la permanenza dei requisiti richiesti dalla normativa in materia, l'autorizzazione è rilasciata a tempo indeterminato nel termine di 90 giorni.

links ai siti web:

[http://www.cliclavoro.gov.it/normative/d.p.r 18 aprile 2006 n.231.pdf](http://www.cliclavoro.gov.it/normative/d.p.r_18_aprile_2006_n.231.pdf)

[https://www.cliclavoro.gov.it/Normative/D.M 24 Gennaio 2008.pdf](https://www.cliclavoro.gov.it/Normative/D.M_24_Gennaio_2008.pdf)

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2003-09-10;276!vig=1>

[http://www.cliclavoro.gov.it/Normative/D.M. 29 novembre 2013.pdf](http://www.cliclavoro.gov.it/Normative/D.M._29_novembre_2013.pdf)

Where shipowners use recruitment and placement services that operate in countries that have not ratified the Convention, what kind of action is expected of them in order to ensure, as far as practicable, that the services concerned meet the requirements of the Convention? (Regulation 1.4, paragraph 3; Standard A1.4, paragraphs 9 and 10)

Adequate information on this matter is to be found in the enclosed DMLC, Part I X / Part II

Gli armatori, per l'Amministrazione italiana, sono sempre responsabili, anche nel caso in cui utilizzino Servizi privati di reclutamento di marittimi, in quanto l'Amministrazione italiana non ha autorizzato alcuna Agenzia di reclutamento privato, come indicato nelle Circolari del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di seguito riportate:

- Circolare n. 23 del 1° agosto 2013;
- Circolare n. 30 - Serie XIII - Prot. n. 17993 del 14 novembre 2014

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

Additional information concerning implementation of Regulation 1.4 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Title 2. Conditions of employment

Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements

Standard A2.1; see also Guideline B2.1

- All seafarers must have a seafarers’ employment agreement (SEA) signed by both the seafarer and the shipowner or shipowner’s representative (or, where they are not employees, other evidence of contractual or similar arrangements).
- A SEA must, at a minimum, contain the matters set out in Standard A2.1, paragraph 4(a)–(j) and, as applicable, (k), of the MLC, 2006 (*Standard A2.1, paragraph 4*).
- Where a collective bargaining agreement forms all or part of the SEA, the agreement must be on Board the ship with relevant provisions in English (except for ships engaged only in domestic voyages) (*Standard A2.1, paragraph 2*).
- Seafarers are to be given an opportunity to examine and seek advice on a SEA before signing (*Standard A2.1, paragraph 1(b)*).
- Seafarers must be given a document containing a record of their employment (that does not contain any statement as to the quality of their work or wages) on the ship (*Standard A2.1, paragraphs 1(e) and 3; Guideline B 2.1.1, paragraph 1*).
- Information about the conditions for their employment must be easy for seafarers to obtain when on board ship and must be accessible for inspection-related reviews.
- Minimum notice periods for early termination of a SEA must be established in laws or regulations.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I **X** / Part II **X** / seafarers’ employment agreement **X** / collective agreement provisions **X** (A link to a publicly accessible web site containing the applicable collective agreement may also be provided.)

Please check one or more boxes or provide the information in the right-hand column below.

La materia è regolamentata dalla normative di seguito riportata:

- **Regio Decreto 30 marzo, 1942, n. 327 - Codice della navigazione articoli 323 e seguenti - articolo 333**
- **Decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 (Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione) - Articoli 220, 221, 236 e 237**

links ai siti web

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>
<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1952-02-15;328>

- **C.C.N.L. del 1° luglio 2015 (allegato 6)**

- **Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231 (Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297)**

link al sito web:

[http://www.cliclavoro.gov.it/normative/d.p.r 18 aprile 2006 n.231.pdf](http://www.cliclavoro.gov.it/normative/d.p.r_18_aprile_2006_n.231.pdf)

- **Decreto legislativo 27 maggio, 2005, n. 108, articolo 3, comma 10, obbligo di tenuta a bordo di tutte le navi mercantili e da pesca nazionali a disposizione di tutti i lavoratori imbarcati e degli organi di vigilanza una copia del contratto collettivo e una copia delle norme nazionali**

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

What are the minimum notice periods to be given by seafarers and by shipowners for the early termination of a seafarer's employment agreement?

(Standard A2.1, paragraph 5)

La materia è regolamentata dagli articoli 63 e 65 del C.C.N.L. (allegato 6), a cui si rinvia

Do national laws or regulations or collective agreements provide for circumstances justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice?

(Standard A2.1, paragraph 6)

If yes, please summarize the provisions concerned:

La materia è regolamentata dagli articoli 63 e 65 del C.C.N.L. (allegato 6), a cui si rinvia

Please summarize your country's requirements to ensure that seafarers are given an opportunity to review and seek advice on their SEA before signing. *(Standard A2.1, paragraph 1(b))*

Il contratto di arruolamento (“Convenzione di arruolamento) viene redatto davanti a un Ufficiale della Capitaneria di porto, il quale, prima della sottoscrizione, provvede a leggere e spiegare il contratto al marittimo. L'adempimento di tale formalità deve essere scritto nel contratto stesso.

Al riguardo, si allega la Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - del 30 luglio 2013 - Modifica Modello di Convenzione di arruolamento (allegato 7)

Please summarize your country's requirements to ensure that seafarers have easy access on board ship to information about their conditions of employment.

(Standard A2.1, paragraph 1(d))

Una copia del Contratto Collettivo (C.C.N.L.) e una copia delle norme nazionali devono essere conservate a bordo di tutte le navi mercantili e da pesca nazionali a disposizione di tutti i lavoratori imbarcati e degli organi di vigilanza (articolo 3, punto 10, del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108)

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

Additional information concerning implementation of Regulation 2.1
(see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: Please provide in English

(see Standard A2.1, paragraph 2 and guidance in Guideline B2.1.1, paragraph 1):

- an example of the approved document for seafarers' record of employment (Standard A2.1, paragraphs 1 and 3);
- a standard form example of a seafarers' employment agreement (Standard A2.1, paragraph 2(a));

Si allega la Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - del 30 luglio 2013 - Modifica Modello di Convenzione di arruolamento (allegato 7)

- the relevant portion of any applicable collective bargaining agreement (Standard A2.1, Paragraph 2(b)).

Regulation 2.2 – Wages

Standard A2.2; see also Guideline B2.2

- Seafarers must be paid at no greater than monthly intervals and in full for their work in accordance with their employment agreements and any applicable collective agreement.
 - Seafarers are entitled to an account each month indicating their monthly wage and any authorized* deductions (such as allotments**).
 - Flag States may wish to consider requiring shipowners to carry on board their ships' documents such as a copy of payroll or electronic record sheets.
 - Charges for remittances/allotment transmission services must be reasonable and exchange rates in accordance with national requirements.
- * No unauthorized deductions, such as payments for travel to or from the ship.
- ** An allotment is an arrangement whereby a proportion of seafarers' earnings is regularly remitted, on their request, to their families or dependants or legal beneficiaries whilst the seafarers are at sea.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I /Part II
Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

What are the main items that must be included
in the monthly account that seafarers are entitled
to receive on board ship?
(Regulation 2.2 and Standard A2.2, paragraph 2)

La materia è regolamentata dal Capo VI del C.C.N.L. (allegato 6)

Please outline the measures taken by shipowners to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

(*Standard A2.2, paragraphs 3 and 4*)

La materia è regolamentata dal Capo VI del C.C.N.L. (allegato 6)

What is the basis for determining the reasonable charge, if any is made, by shipowners for transmission services and for determining any relevant exchange rate? (*Standard A2.2, paragraph 5*)

La materia è regolamentata dal Capo VI del C.C.N.L. in (allegato 6)

For countries that adopt national laws or regulations to govern the calculation or amount of seafarers' wages, has the guidance in Guideline B2.2 been given due consideration?

(*Standard A2.2, paragraph 6*)

If yes, please summarize or provide reference to the relevant national legislation provided under Part I, item I.

La materia è regolamentata dal Capo VI del C.C.N.L. in (allegato 6)

Additional information concerning implementation of Regulation 2.2 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest
Standard A2.3; see also Guideline B2.3

- The maximum hours of work or the minimum hours of rest must be established in national laws or regulations (the minimum hours of rest must not be less than ten hours in any 24-hour period and 77 hours in any seven-day period, or the maximum hours of work must not exceed 14 hours in any 24-hour period and 72 hours in any seven-day period).
- Account must be taken of the danger posed by the fatigue of seafarers.
- Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which must be at least six hours; the interval between consecutive periods of rest must not exceed 14 hours.
- Any mandatory musters or drills must be conducted in a way that minimizes disturbance of rest hours and does not induce fatigue.
- Seafarers on call must be given compensatory rest if the normal rest period is interrupted.
- A schedule/table of service at sea and service in port for all positions, in a standardized format in the working language(s) of the ship and English, and the applicable limits under a law or regulation or a collective agreement, must be posted in an accessible location on board ship.
- Seafarers' daily hours of work or rest must be recorded in an approved standard format and in the working language(s) of the ship and English and must be endorsed by the seafarer (who is given a copy) and the master (or authorized person).

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I / Part II

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

Are the requirements in your country that
Implement Regulation 2.3 based on maximum
hours of work *or* on minimum hours of rest?
(*Regulation 2.3, paragraphs 1 and 2*)

Maximum hours of work
Minimum hours of rest

La materia è regolamentata dall'articolo 3 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 (orario di lavoro a bordo di navi mercantili) e dall'articolo 16, comma 1, del C.C.N.L.

Specificatamente, il decreto legislativo n. 108/2005, recante la disciplina sull'orario di lavoro dei marittimi, si applica ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana ed adibite a navigazione marittima (articolo 1).

L'orario normale di lavoro del lavoratore marittimo a bordo delle navi mercantili è basato su una durata di 8 ore giornaliere, con un giorno di riposo a settimana e riposo nei giorni festivi (articolo 3, comma 1, del decreto legislativo n. 108/2005 e articolo 16, comma 1, del C.C.N.L.).

Il citato articolo 16 del C.C.N.L. stabilisce, altresì, che:

- il servizio di guardia in coperta e macchina è normalmente suddiviso in tre turni di guardia, alternando 4 ore di lavoro e 8 ore franche;
- per il personale giornaliero delle sezioni di coperta e macchina, l'orario normale di lavoro (8 ore) è compreso tra le ore 6.00 e le ore 20.00. Per il personale di camera e cucina, l'orario normale di lavoro (8 ore giornaliere) potrà essere ripartito in tre turni tra le ore 6.00 e le ore 24.00;
- il Comandante o il Direttore di macchina non è soggetto ad uno specifico orario di lavoro;
- in navigazione, l'orario normale di servizio, sia nei giorni feriali che in quelli festivi, è di 8 ore giornaliere per tutto il personale.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

Articolo 16 del C.C.N.L. (allegato 6)

Please indicate how account is taken of the
danger posed by the fatigue of seafarers.
(*Standard A2.3, paragraph 4*)

La materia è regolamentata dalla normativa di seguito riportata, a cui si rinvia:

- articolo 6, comma 5, lettera *d*) e Allegato 1 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271;
- articolo 6 del decreto legislativo n. 108/2005, che definisce le tabelle di armamento in relazione all'orario di lavoro. Queste tabelle devono essere effettuate tenendo conto dei seguenti criteri: necessità di evitare o ridurre al minimo, orari eccessivi di lavoro a bordo per il lavoratore marittimo, al fine di garantire adeguati periodi di riposo in relazione alla tipologia di nave e di navigazione svolta; necessità di prevedere la presenza a bordo di un numero sufficiente di personale d'equipaggio per garantire la sicurezza e l'efficienza in conformità con la tabella minima d'equipaggio rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- articolo 9, comma 5, del decreto legislativo n. 108/2005, in base al quale, qualora l'Autorità marittima, a seguito della verifica del registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili effettuata dagli organi di vigilanza, riscontri che a bordo della nave vi siano violazioni delle disposizioni relative all'orario di lavoro o ai periodi di riposo contenute nel presente decreto che comportino rischi per la sicurezza della nave e per la salute e sicurezza del lavoratore, provvede: ai sensi dell'articolo 181 del Codice della navigazione, non concedendo il rilascio delle spedizioni; obbligando l'armatore alla revisione della tabella di armamento.

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

Please state the maximum hours of work or minimum hours of rest, including any measures that may have been adopted for seafarers under the age of 18.

(*Standard A2.3, paragraphs 2 and 5; Standard A1.1, paragraph 2; see guidance in Guideline B2.3.1*)

How many hours of work per 24 hours?
How many hours of work per seven days?

or

How many hours of rest per 24 hours?
How many hours of rest per seven days?
Measures for seafarers under the age of 18:

La materia è regolamentata dalla normativa di seguito riportata, a cui si rinvia:

- articolo 3 del decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 (orario di lavoro a bordo di navi mercantili);
- articolo 16 bis, comma 1, del C.C.N.L. (allegato 6)

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

Più specificatamente, la tabella di seguito riportata riepiloga i limiti dell'orario di lavoro ed il regime dei riposi a bordo delle navi di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo n. 108/2005 nonché, per l'orario di riposo, anche l'articolo 16 bis, comma 1, del C.C.N.L.:

Periodo di riferimento	Tetto massimo ore di lavoro	Limite minimo ore di riposo
24 ore	14	10
7 giorni	72	77

L'articolo 2, lettera b, del decreto legislativo n. 108/2005, precisa che per "ore di lavoro" si intende il periodo durante il quale un lavoratore è tenuto ad effettuare l'attività lavorativa a bordo in relazione all'esercizio della nave. Sono computati nella durata del lavoro a bordo, oltre alle normali attività di navigazione e di porto, anche gli appelli, le esercitazioni antincendio e di salvataggio e le esercitazioni prescritte da normative e regolamenti nazionali e da convenzioni internazionali, nonché le attività di formazione in materia di igiene e sicurezza del lavoro a bordo, in relazione alle mansioni svolte.

La lettera c dello stesso articolo chiarisce, altresì, che per "ore di riposo" si intende il periodo libero non compreso nell'orario di lavoro; questa espressione non comprende le brevi interruzioni.

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1967-10-17;977>

Are more than two periods of rest per 24 hours prohibited in all cases? **SI**

Must one period of rest per 24 hours always be at least six hours in length? **SI**

Must the interval between periods of rest in all cases be 14 hours at most? **SI**

(*Standard A2.3, paragraph 6*)

If the answer to any question is “no”, please provide the necessary information:

L’articolo 3, comma 3, del decreto legislativo n. 108/2005 e l’articolo 16 bis, comma 2, del C.C.N.L. stabiliscono che le ore di riposo possono essere ripartite in non più di 2 periodi distinti, uno dei quali dovrà essere almeno della durata di 6 ore consecutive e l’intervallo tra periodi consecutivi di riposo non dovrà superare le 14 ore.

Al riguardo, si rinvia anche all’articolo 16 del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, concernente l’orario di lavoro e le disposizioni sulla guardia.

Il comma 11 dell’articolo 3 del decreto legislativo n. 108/2005 e il comma 3 dell’articolo 16 bis C.C.N.L. stabiliscono che il Comandante della nave ha diritto di esigere dai lavoratori marittimi le necessarie prestazioni di lavoro, anche sospendendo il programma di ore di lavoro e di ore di riposo e sino al ripristino delle normali condizioni di navigazione, per le attività inerenti:

- a) la sicurezza della navigazione in relazione a situazioni di emergenza per le persone imbarcate, per il carico trasportato e per la stessa nave;
- b) le operazioni di soccorso ad altre unità mercantili o da pesca o di soccorso a persone in pericolo in mare.

Inoltre, il comma 12 del citato articolo 3 e sempre il comma 3 dell’articolo 16 bis del C.C.N.L. stabiliscono che, non appena possibile, dopo che è stata ripristinata la normale condizione di navigazione, il coordinamento della nave deve far sì che i lavoratori marittimi impegnati in attività lavorative in periodo previsto di riposo, beneficino di un adeguato periodo di riposo.

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2015;071>

Articolo 16 bis, comma 1, del CCNL (allegato 6)

Please indicate the requirements relating to the minimizing of disturbances by drills, etc., and the granting of compensatory rest covered by *Standard A2.3, paragraphs 7, 8, 9 and 14*.

L’articolo 3, comma 4, del decreto legislativo n. 108/2005 stabilisce che “gli appelli, le esercitazioni antincendio e di salvataggio e le esercitazioni prescritte da Regolamenti e normative nazionali e da Convenzioni internazionali sono svolte in maniera tale da ridurre al minimo il disturbo nei periodi di riposo del lavoratore e non provocare affaticamento”.

Il comma 5 dello stesso articolo stabilisce che “nelle situazioni in cui il lavoratore marittimo si trovi in disponibilità alle chiamate, dovrà beneficiare di un adeguato periodo compensativo di riposo qualora il normale periodo di riposo sia interrotto da una chiamata di lavoro”.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

What is the normal working hours standard for seafarers, including any measures that may have been adopted for seafarers under the age of 18? (Standard A2.3, paragraph 3; Standard A1.1, paragraph 2; see guidance in *Guideline B2.3.1*)

Come precisato sopra, l'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo n. 108/2005 stabilisce che l'orario normale di lavoro del lavoratore marittimo a bordo delle navi mercantili è basato su una durata di 8 ore giornaliere, con un giorno di riposo a settimana e riposo nei giorni festivi. Il comma 8 dello stesso articolo, come già precisato, stabilisce che i lavoratori marittimi di età inferiore a 18 anni non devono svolgere la propria attività lavorativa a bordo in orario notturno. Ai fini di questa disposizione per "orario notturno" si deve intendere un periodo di almeno 9 ore consecutive, che comprenda in ogni caso l'intervallo dalle ore 24 alle ore 5 del mattino.

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1967-10-17;977>

Have any collective agreements been authorized or registered that permit exceptions to the established limits?

(Standard A2.3, paragraph 13)

If yes, please provide a copy of the relevant provisions under "Documentation" below.

L'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo n. 108/2005 stabilisce che il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenuto conto dei principi generali di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, può autorizzare contratti collettivi che consentano di derogare ai limiti di cui ai commi 2 e 3 dello stesso articolo in materia di orario di lavoro giornaliero e settimanale, e ore di riposo a bordo delle navi. Al riguardo, si allegano, di seguito, i più recenti decreti di autorizzazione alla deroga:

Decreto n. 01.2014 - Società MOBY S.p.A (allegato 7);

Decreto n. 02.2014 - Società MOBY S.p.A (allegato 8);

Decreto n. 03.2014 - Società Sarda Bunkers S.p.A (allegato 9);

Decreto n. 04.2014 - Società CAREMAR S.p.A (allegato 10);

Decreto n. 32.2015 - Società CAREMAR S.p.A (allegato 11);

Decreto n. 33.2015 - Società MOBY S.p.A (allegato 12);

Decreto n. 34.2015 - Società MOBY S.p.A (allegato 13).

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

What measures are taken to ensure the recording of accurate daily hours of work or rest?

(Standard A2.3, paragraph 12)

L'articolo 3, comma 9, del decreto legislativo n. 108/2005 stabilisce che a bordo di tutte le navi mercantili è affissa, in posizione facilmente accessibile e redatta in lingua italiana ed in lingua inglese, una tabella conforme al modello di cui all'allegato 2 del citato decreto con l'organizzazione del servizio di bordo, contenente per ogni posizione lavorativa:

- c) l'orario del servizio in navigazione e del servizio in porto;
- d) il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo previste dal presente decreto e dai contratti collettivi in vigore.

Il comma 10 dello stesso articolo stabilisce che una copia del contratto collettivo e una copia delle norme nazionali devono essere conservate a bordo di tutte le navi mercantili a disposizione di tutti i lavoratori imbarcati e degli organi di vigilanza.

L'articolo 4 del decreto legislativo n. 108/2005, inoltre, stabilisce che, al fine di consentire agli organi di vigilanza la verifica del rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 3, a bordo di tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana e adibite a navigazione marittima deve essere presente, a cura dell'armatore, un registro su cui sono riportate le ore giornaliere di lavoro o le ore giornaliere di riposo dei lavoratori marittimi.

Il modello di registro in lingua italiana ed in lingua inglese, deve essere conforme al modello di cui all'allegato B del presente decreto.

Il registro deve essere presentato, a cura dell'armatore, all'Autorità marittima competente per territorio, la quale constata la conformità del registro al modello stabilito dal presente decreto, appone il proprio visto, la data di vidimazione e la dichiarazione attestante il numero di pagine complessive di cui si compone il registro.

Il registro dell'orario di lavoro deve essere tenuto per ordine progressivo di data, di seguito, senza spazi vuoti, senza cancellazioni o abrasioni e, laddove necessarie, le correzioni o rettifiche devono essere eseguite in modo tale che il testo cancellato o sostituito risulti leggibile.

Il lavoratore marittimo deve ricevere a cura dell'armatore una copia del registro che lo riguarda, firmata dal comandante o dall'ufficiale da lui delegato e dal marittimo stesso.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

Additional information concerning implementation of Regulation 2.3
(see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: Please provide, in English (see Standard A2.3, paragraphs 10 and 11):

a copy of the approved standardized table for shipboard working arrangements
(Standard A2.3, paragraphs 10 and 11);

Allegato A al decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/do/atto/vediPdf?cdimg=005G013300100010110001&dgu=2005-06-24&art.dataPubblicazioneGazzetta=2005-06-24&art.codiceRedazionale=005G0133>

- X** a copy of the standard form established by the competent authority for the recording of seafarers' daily hours of work or their daily hours of rest (*Standard A2.3, paragraph 12*);

Allegato B al decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/do/atto/vediPdf?cdimg=005G013300100010110001&dgu=2005-06-24&art.dataPubblicazioneGazzetta=2005-06-24&art.codiceRedazionale=005G0133>

- X** a copy of any authorized or registered collective agreement provisions that establish seafarers' normal working hours or permit exceptions to the established limits (*Standard A2.3, paragraphs 3 and 13*).

C.C.N.L. (allegato 6)

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Standard A2.4; see also Guideline B2.4

- Seafarers must be given paid annual leave.
- Seafarers are to be granted shore leave to benefit their health and well-being and consistent with the operational requirements of their positions.
- The minimum annual paid leave must be determined in laws and regulations.
- Subject to any collective agreement or national laws or regulations providing a differing method of calculation, the entitlement to paid annual leave is to be calculated on the basis of 2.5 calendar days per month of employment.
- Except in cases authorized by the competent authority, any agreement to forgo the minimum leave must be prohibited.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed
seafarers' employment agreement **X** /collective agreement provisions **X**

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

What is the minimum paid annual leave for seafarers on ships flying the flag of your country?
(*Standard A2.4, paragraphs 1 and 2*)

L'articolo 8, comma 1, del decreto legislativo n. 108/2005 stabilisce che il lavoratore marittimo ha diritto a beneficiare, su base annua, di ferie retribuite pari ad almeno 30 giorni (aumentate a 34 dall'articolo 53, comma 1, del C.C.N.L.) o, per periodi di attività inferiori all'anno, di una parte corrispondente alla durata dell'attività svolta.

L'articolo 53, comma 2, del C.C.N.L., peraltro, stabilisce che, per le navi inferiori a 3.000 t.s.c. o 4000 t.s.c., le giornate di ferie per i Comandanti e i Direttori di macchina sono 35.

Il comma 2 del predetto articolo 8 stabilisce che il periodo minimo di ferie annuali retribuite non può essere sostituito da un'indennità, eccetto nel caso in cui il rapporto di lavoro sia terminato.

La misura e le componenti della retribuzione feriale corrisposta ai lavoratori marittimi sono individuati dalla contrattazione collettiva, a cui si rinvia (C.C.N.L., articoli 30 e seguenti).

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

C.C.N.L. (allegato 6)

How are seafarers' entitlements to paid annual leave calculated in your country?

(*Standard A2.4, paragraph 2; see also guidance in Guideline B2.4*)

Il calcolo dei giorni di ferie annuali retribuite spettanti ai lavoratori marittimi dipende da due variabili:

- la durata stabilita dai contratti collettivi nazionali o dalla legge;
- la maturazione del diritto al momento del godimento delle ferie.

Specificatamente, l'articolo 53, comma 1, del C.C.N.L., come precisato sopra, stabilisce che a tutti i componenti dell'equipaggio è riconosciuto un periodo feriale di 34 giorni per ogni anno di servizio o pro rata, da fruire in giorni di calendario con esclusione delle domeniche e delle altre festività comprese nel periodo feriale stesso.

Il comma 3 dello stesso articolo stabilisce, altresì, che “le modalità per fruire delle ferie maturate durante il periodo di imbarco potranno essere concordate nella contrattazione di secondo livello. In mancanza, qualora l'Armatore, per imprescindibili ragioni di servizio, non potesse concedere, in tutto o in parte, le ferie annuali, corrisponderà al marittimo altrettante giornate calcolate in base ad un 1/26mo del minimo contrattuale, valore convenzionale della panatica, supplemento paga per il personale di Stato Maggiore, indennità di rappresentanza di cui all'articolo 43, ed ad 1/30mo del rateo di gratifica natalizia e pasquale e degli eventuali scatti di cui agli articoli 33 e 90”.

CCNL (allegato 6)

Have any agreements to forgo annual leave with pay been authorized by the competent authority in your country?

(*Standard A2.4, paragraph 3*)

If yes, please indicate the criteria for granting such authorizations:

L'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 27 maggio, 2005, n. 108 stabilisce che il periodo minimo di ferie annuali retribuite non può essere sostituito da un'indennità, eccetto nel caso in cui il rapporto di lavoro sia terminato. In questo caso, comunque, non c'è autorizzazione da parte dell'Autorità

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

Are shipowners required to give seafarers appropriate shore leave?

(*Regulation 2.4, paragraph 2*)

La materia è regolamentata dall'articolo 18 bis del C.C.N.L. (allegato 6), a cui si rinvia.

Additional information concerning implementation of Regulation 2.4 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: Please provide a copy of the provisions in any applicable collective agreement which provides for the calculation of the minimum paid annual leave on a basis that differs from a minimum of 2.5 days per month of employment (*Standard A2.4, paragraph 2*). Where the provisions are not available in English, French or Spanish, please provide a summary in one of these languages.

Regulation 2.5 – Repatriation

Standard A2.5; see also Guideline B2.5

- Seafarers are to be repatriated, at no cost to themselves except to the extent that the Code permits otherwise.
- Seafarers are entitled to repatriation in the following circumstances:
 - if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;
 - when their seafarers' employment agreement is terminated:
 - by the shipowner; or
 - by the seafarer for justified reasons; and
 - when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.
- Seafarers' repatriation entitlements are to be provided for in national laws and regulations or other measures or collective bargaining agreements.
- Ships must provide financial security to ensure that repatriation will occur.
- A copy of the applicable national provisions regarding repatriation must be carried on ships and made available to seafarers in an appropriate language.
- Repatriation of seafarers on ships coming into port or navigating a country's waters is to be facilitated.
- Repatriation of a seafarer is not to be refused because of the financial situation of the shipowner or the shipowner's refusal to replace a seafarer.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed seafarers' employment agreement / collective agreement provisions

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

What kind of financial security is provided by
ships flying the flag of your country?
(*Regulation 2.5, paragraph 2*)

La materia è regolamentata dal Regio Decreto 20 marzo, 1942, n. 327 - Codice della navigazione, articoli da 363 a 368, nonché dall'articolo 36 del C.C.N.L., a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

C.C.N.L. (allegato 6)

What are the circumstances (including the maximum period of service on board a ship) in which a seafarer has a right to repatriation?
(Regulation 2.5, paragraph 1; Standard A2.5, paragraphs 1 and 2; see guidance in Guideline B2.5.1, paragraphs 1 and 2)

La materia è regolamentata dal Regio Decreto 20 marzo, 1942, n. 327 - Codice della navigazione, articoli da 363 a 368, a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

Are there any circumstances in which a seafarer can be expected to pay for the cost of his or her repatriation? (Standard A2.5, paragraph 3)

If yes, please indicate the circumstances:

SI
L'articolo 363, comma 2, del Codice della navigazione stabilisce che "se la risoluzione del contratto è avvenuta per colpa dell'arruolato, ovvero per malattia o lesioni, nei casi previsti nel secondo comma dell'articolo 336, l'armatore ha diritto ad essere rimborsato dall'arruolato delle spese sostenute per il suo rimpatrio"

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

What entitlements are to be accorded by shipowners for the repatriation of seafarers?
(Standard A2.5, paragraph 2(c); see guidance in Guideline B2.5.1, paragraphs 3–5)

La materia è regolamentata dall'articolo 36 del C.C.N.L. (allegato 6), a cui si rinvia.

Has your country refused a request to facilitate repatriation of a seafarer?
(Standard A2.5, paragraphs 7 and 8)

If yes, please provide information:

NO

Additional information concerning implementation of Regulation 2.5 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: Please provide:

- a copy of the provisions on seafarers' entitlement to repatriation in any applicable collective bargaining agreements (Standard A2.5, paragraph 2);

- an example of the kind of documentation that is accepted or issued with respect to the financial security that must be provided by shipowners (*Regulation 2.5, paragraph 2*). Where this material is not available in English, French or Spanish, please provide a summary in one of these languages.

Regulation 2.6 – Seafarers' compensation for the ship's loss or foundering
Standard A2.6; see also Guideline B2.6

- Rules must be made to ensure that shipowners pay seafarers on board an indemnity against unemployment resulting from their ship's loss or foundering.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed seafarers' employment agreement **X** /collective agreement provisions **X**

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

How is the indemnity to be provided by
Shipowners to seafarers against injury, loss
or unemployment in the case of a ship's loss
or foundering calculated (including any limitations)?
(*Standard A2.6, paragraph 1; see guidance
in Guideline B2.6, paragraph 1*)

L'articolo 68, comma 4, del Decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, e successive modificazioni e integrazioni (Testo Unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e malattie professionali), prevede l'erogazione della indennità per inabilità temporanea assoluta a decorrere dal giorno successivo a quello dello sbarco, da corrispondere ai marittimi infortunati, pari al 75% della retribuzione effettivamente goduta alla data dello sbarco. L'indennizzo di norma è corrisposto direttamente dall'INAIL all'infortunato. L'art. 70 del citato D.P.R. prevede la possibilità dell'anticipazione da parte del datore di lavoro. Questa materia è disciplinata, altresì, dagli articoli 57, 58 e 60 del C.C.N.L., a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1965-06-30;1124!vig=>

C.C.N.L. (allegato 6)

Additional information concerning implementation of Regulation 2.6
(see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Regulation 2.7 – Manning levels
Standard A2.7; see also Guideline B2.7

- Ships must have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about fatigue and the particular nature and conditions of voyage.

- Ships must comply with the Manning levels listed on the safe Manning document (SMD) or equivalent issued by the competent authority.
- Manning levels must take account of food and catering requirements.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I **X** / Part II **X**
Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

Do the safe Manning levels which are determined or approved by the competent authority avoid or minimize excessive hours of work and ensure sufficient rest for seafarers to assure the safety and security of the ship and its personnel in all operating conditions and considering the particular nature and conditions of a voyage?
(*Regulation 2.7; Standard A2.7, paragraphs 1 and 2; see guidance in Guideline B2.7*)

SI.

Il minimum safe Manning (composizione minima degli equipaggi) approvato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto rispetta le norme sull'orario di lavoro (articoli 3, 4, 5 e 6 del decreto legislativo 27 maggio 2005 n. 108 e articolo 16 del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71), al fine di garantire al personale marittimo imbarcato il riposo necessario.

La Circolare n. 1 del 20 ottobre 2010 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, paragrafo 3), punti A) e B), specifica, in osservanza delle disposizioni vigenti, gli orari di lavoro a bordo di unità mercantili e da pesca sia per quanto riguarda i servizi di guardia che il servizio giornaliero

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2015;071>

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=988&id_cat=&id_dett=0

How do the safe Manning levels take into account the requirements under Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering? (*Standard A2.7, paragraph 3*)

The answer is apparent from the documentation requested below

In relazione al vitto e al servizio mensa viene applicata la Regola A3.2; sulle navi con un equipaggio composto da dieci o più marittimi è obbligatorio imbarcare un cuoco pienamente qualificato. In particolare, per quanto riguarda la disciplina del vitto, si rinvia all'articolo 45 del C.C.N.L. (allegato 6)

If there are complaints or disputes about determinations on the safe Manning levels on a ship, how are these addressed?
(see guidance in *Guideline B2.7*)

L'Autorità marittima Locale approva il documento del minimum safe Manning, che ha validità temporale di un anno, entro il quale il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto -

Reparto 6 - deve emanare il documento del minimum safe manning definitivo. Tale documento viene discusso presso l'Autorità marittima locale, in una riunione cui partecipano i rappresentanti dei lavoratori e degli armatori e il Comandante dell'Autorità marittima. Eventuali dispute o reclami devono essere discussi e risolti nel corso della riunione. Successivamente, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto esamina il minimum safe manning e ne valuta la conformità alla normativa, tenendo conto delle differenze legate alle diverse tipologie di nave.

Additional information concerning implementation of Regulation 2.7 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

La legislazione italiana riguardante il minimum safe manning è conforme alla Regola 2.7.

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha emanato la Circolare n. 1 del 20 ottobre 2010 - conforme alla normativa internazionale, europea e nazionale - che disciplina la redazione della tabella minima di sicurezza (armamento), in cui viene precisato che le navi devono avere a bordo un numero sufficiente di marittimi che garantiscano la sicurezza dell'unità (allegato 14)

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=988&id_cat=&id_dett=0

Documentation: For each type of ship (passenger, cargo, etc.) please provide, in English, a typical example of a safe manning document or equivalent issued by the competent authority (*Standard A2.7, paragraph 1*), together with information showing the type of ship concerned, its gross tonnage and the number of seafarers normally working on it.

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment
Standard A2.8; see also Guideline B2.8

- Each Member must have national policies aimed at strengthening the competencies, qualifications and employment opportunities of seafarers domiciled in its territory.
- Clear objectives must be established for vocational guidance, education and training, including ongoing training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to safe operation and navigation.

According to our records, there are no seafarers domiciled in our territory

Please check the box or provide the information in the right-hand column below.

Does your country have national policies to encourage the career and skill development and employment opportunities for seafarers that are domiciled in your country?
(*Regulation 2.8, paragraph 1; Standard A2.8, paragraphs 1 and 3; see guidance in Guideline B2.8.1*)

Please provide relevant information:

Il Decreto Ministeriale 30 novembre 2007 (Qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare), come modificato dal Decreto Ministeriale 6/9/2011 e dal Decreto Ministeriale 7/11/2011, consente anche a coloro che sono in possesso del Diploma di Scuola Secondaria di Secondo Ciclo (non ad indirizzo specifico marittimo) di poter accedere alla carriera marittima, dopo aver completato con esito positivo il modulo di allineamento di 500 ore totali finalizzato ad integrare le competenze specifiche di settore di cui all'allegato A del presente decreto.

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1664&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1662&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1660&id_cat=&id_dett=0

Does your country have a register or list of seafarers that govern their access to employment?
(see guidance in *Guideline B2.8.2*)

There are no registers or lists governing seafarers' employment

Come già precisato sopra, la materia è regolamentata dal Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231, a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:presidente.repubblica:decreto:2006-04-18;231>

Additional information concerning implementation of Regulation 2.8
(see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Title 3. Accommodation, recreational facilities, food and catering

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Standard A3.1; see also Guideline B3.1

- All ships must be in compliance with the minimum standards established by the MLC, 2006, providing and maintaining decent accommodation and recreational facilities for seafarers working or living on ships, or both, consistent with promoting seafarers' health and well-being.
- Seafarer accommodation must be safe and decent and must meet national requirements implementing the MLC, 2006 (*Standard A3.1, paragraph 1*).
- Frequent inspections of seafarer accommodation areas must be carried out by the master or a designate (*Standard A3.1, paragraph 18*) and recorded; the records must be available for review.
- Particular attention must be paid to the requirements relating to:
 - the size of rooms and other accommodation spaces (*Standard A3.1, paragraphs 9 and 10*);
 - heating and ventilation (*Standard A3.1, paragraph 7*);
 - noise and vibration and other ambient factors (*Standard A3.1, paragraph 6(h)*);
 - sanitary and related facilities (*Standard A3.1, paragraphs 11 and 13*);
 - lighting (*Standard A3.1, paragraph 8*);
 - hospital accommodation (*Standard A3.1, paragraph 12*).

- The requirements under Regulation 3.1 also cover:
 - recreational facilities (*Standard A3.1, paragraphs 14 and 17*);
 - occupational safety and health and accident prevention requirements on ships, in light of the specific needs of seafarers who both live and work on ships (*Standard A3.1, paragraphs 2(a) and 6(h)*).
- Ships that were constructed* before the entry into force of the MLC, 2006, for your country must:
 - provide and maintain decent accommodation and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being in accordance with national legislation (*Regulation 3.1, paragraph 1*); and
 - meet the standards set out in Conventions Nos. 92 and/or 133, if applicable in your country (because of ratification, through substantial equivalence due to ratification of Convention No. 147, the Protocol of 1996 to Convention No. 147 or otherwise) (*Regulation 3.1, paragraph 2*).

The requirements of the Code relating to ship construction and equipment do not apply to these ships, unless applied by national law. The other Code requirements do apply.

* A ship is deemed to be constructed on the date its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I / Part II
Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

Has your country adopted laws and regulations to ensure that all ships covered by the Convention which fly its flag (including those constructed prior to the Convention's entry into force for your country) maintain decent accommodation and recreational facilities for seafarers on board? (*Regulation 3.1, paragraph 1; Standard A3.1, paragraph 1*)

If yes, please summarize the content of the legislative provisions concerned:

SI

La materia è regolamentata dalla normativa di seguito riportata, a cui si rinvia:

- **legge 16 giugno, 1939, n. 1045 (Condizioni per l'igiene e l'abilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali)**

link al sito web del Ministero della Salute:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

- **legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133, concernenti l'alloggio dell'equipaggio a bordo delle navi)**

link al sito web:

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

- **legge 10 aprile, 1981, n. 159 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione OIL 147, concernente le norme minime da osservare sulle navi mercantili)**

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1981;159>

- **Decreto Legislativo 27 luglio, 1999, n. 271**

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

- **Circolare n. 09/SM del. 28 novembre 2006 (decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, come modificato dal decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 - Direttive operative)**

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=520&id_cat=&id_dett=0

- **Approvazione Piani Sicurezza Ambiente di Lavoro DGTMAR.**

For ships constructed prior to the Convention's entry into force for your country, are the relevant requirements in Convention No. 92 or No. 133 (or of Convention No. 147 or its Protocol) applicable with respect to matters relating to construction and equipment?
(*Regulation 3.1, paragraph 2*)

If no, please indicate the kinds of requirements that are considered to relate to construction and equipment and are thus not applicable to those ships:

SI

Per le questioni riguardanti la costruzione e l'equipaggiamento delle navi costruite prima dell'entrata in vigore della Convenzione OIL MLC, 2006 (cioè prima del 19 novembre 2014), sono applicabili le Convenzioni OIL 92, 133 e 147, ratificate dall'Italia

links ai siti web:

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1981;159>

Do the laws and regulations establishing the minimum standards for seafarers' on-board accommodation and recreational facilities take account of the requirements in Regulation 4.3 and the Code regarding occupational safety and health and accident prevention?
(*Standard A3.1, paragraph 2(a)*)

If no, please explain how these concerns are taken into account:

SI

La materia è regolamentata dal decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271, e dalla legge 16 giugno, 1939, n. 1045 (Condizioni per l'igiene e l'abilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

Are the inspections required under Regulation

5.1.4 carried out when a ship is registered

or re-registered and/or when seafarer accommodation
is substantially altered? (*Standard A3.1, paragraph 3*)

If no, please explain:

SI

La materia è regolamentata dall'articolo 6 del Decreto Dirigenziale del 17.06.2013, istitutivo del Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo, di seguito riportato.

Art. 6 (Tipi di ispezione)

1. **Ai fini di verificare l'applicazione delle disposizioni contenute nel presente decreto, le navi di cui all'articolo 2 del presente decreto sono sottoposte alle seguenti ispezioni:**
 - a) **ispezione iniziale: per le navi o unità mercantili nuove;**
 - b) **ispezione intermedia: per le navi o unità mercantili esistenti di stazza lorda superiore a 200 GT;**
 - c) **ispezione di rinnovo: per le navi o unità mercantili nuove o esistenti;**
 - d) **ispezione addizionale: per le navi o unità mercantili nuove o esistenti.**
2. **L'ispezione iniziale è propedeutica al rilascio da parte dell'Autorità marittima competente della dichiarazione di conformità e del certificato del lavoro marittimo con particolare riferimento agli elementi di seguito indicati:**
 - **Età minima;**
 - **Certificato medico;**
 - **Qualifiche e abilitazioni della gente di mare;**
 - **Contratti di arruolamento marittimo;**
 - **Ricorso a ogni servizio di reclutamento e collocamento;**
 - **Durata dell'orario di lavoro e di riposo;**
 - **Composizione dell'equipaggio;**
 - **Alloggi;**
 - **Strutture ricreative a bordo;**
 - **Alimentazione e servizio di ristorazione;**
 - **Salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni;**
 - **Assistenza medico-sanitaria a bordo;**
 - **Procedure per i reclami a bordo;**
 - **Pagamento dei salari.**
3. **L'ispezione intermedia ha lo scopo di accertare che la nave continui ad essere in linea con i requisiti della normativa nazionale di implementazione nonché con i requisiti minimi previsti dalla Convenzione. L'ispezione deve aver luogo entro il secondo ed il terzo anno della data anniversaria del certificato. L'ispezione intermedia deve essere estesa e approfondita alla stregua delle ispezioni effettuate per il rinnovo del certificato del lavoro marittimo.**
4. **L'ispezione di rinnovo ha lo scopo di verificare che tutti i requisiti previsti dalla normativa nazionale nonché con i requisiti minimi previsti dalla Convenzione e di quanto contenuto nel presente decreto, siano soddisfatti ponendo particolare attenzione alle aree di cui all'ispezione iniziale.**

5. L'ispezione addizionale è effettuata a seguito di un reclamo presentato all'Autorità marittima competente per presunte infrazioni della normativa sulla base della quale sono stati rilasciati la dichiarazione di conformità ed il certificato del lavoro marittimo.

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

Please summarize the content of your country's general requirements for accommodation implementing *paragraph 6(a)–(f) of Standard A3.1*.

La materia è regolamentata dalla legge 1045/1939 e dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Have any exceptions (other than for passenger ships and special purpose ships) been made with respect to the location of sleeping rooms? (*Standard A3.1, paragraph 6(c) and (d)*)

If yes, please indicate the kinds of exceptions made:

NO

Please summarize the content of your country's measures to prevent exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors. (*Standard A3.1, paragraph 6(h)*)

La materia è regolamentata dal decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 - Titolo VIII, Capo II e Capo III, nonché dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2008/04/30/008G0104/sg>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Please summarize the content of your country's requirements for heating and ventilation implementing *paragraph 7 of Standard A3.1*

La materia è regolamentata dal decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL numeri 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2008/04/30/008G0104/sg>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Please summarize the content of your country's requirements for lighting implementing *paragraph 8 of Standard A3.1*.

La materia è regolamentata dalla legge 1045/1939 e dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Please summarize the content of your country's requirements for sleeping rooms implementing *paragraph 9 of Standard A3.1*.

La materia è regolamentata dalla legge 1045/1939 e dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Please summarize the content of your country's requirements for mess rooms implementing *paragraph 10 of Standard A3.1*.

La materia è regolamentata dalla legge 1045/1939 e dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Please summarize the content of your country's requirements for sanitary and laundry facilities implementing *paragraphs 11 and 13 of Standard A3.1*.

La materia è regolamentata dalla legge 1045/1939 e dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Please summarize the content of your country's requirements for hospital accommodation implementing *paragraph 12 of Standard A3.1*.

La materia è regolamentata dalla legge 1045/1939 e dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Please summarize the content of your country's requirements for recreational facilities, amenities and services implementing *paragraphs 14, 15 and 17 of Standard A3.1*.

La materia è regolamentata dalla legge 1045/1939 e dalla legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL numeri 92 e 133), a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

Have any exemptions for ships less than 200 GT been given?
(*Standard A3.1, paragraphs 20 and 21*)

If yes, please indicate the kinds of exemptions given:

NO

Have any variations to take account of the interest of seafarers having differing and distinctive religious and social practices been permitted?
(*Standard A3.1, paragraph 19*)

If yes, please indicate the kinds of variations permitted:

NO

What is the required frequency for on-board inspections of seafarers' accommodation that are to be carried out by or under the authority of the master and what are the requirements for recording and review of those inspections?
(*Standard A3.1, paragraph 18*)

Le ispezioni vengono effettuate ogni 6 mesi e registrate sul Giornale Nautico - Parte II. La materia è regolamentata dagli articolo 84, 85 e 86 della legge n.1045/1939, a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

Additional information concerning implementation of Regulation 3.1 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Regulation 3.2 – Food and catering

Standard A3.2; see also Guideline B3.2

- Food and drinking water must be of appropriate quality, nutritional value and quantity, taking into account the requirements of the ship and the differing cultural and religious backgrounds of seafarers on the ship.
 - Food is to be provided free of charge to seafarers during the period of engagement.
 - Seafarers employed as ships' cooks* with responsibility for preparing food must be trained and qualified for their positions.
 - Seafarers working as ships' cooks must not be less than 18 years old.
 - Frequent and documented inspections of food, water and catering facilities must be carried out by the master or a designate.
- * "Ship's cook" means a seafarer with responsibility for food preparation (*Regulation 3.2, paragraph 3; Standard A3.2, paragraphs 3 and 4*).

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I /Part II

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

Are shipowners required to provide seafarers, free of charge, during their period of engagement, food and drinking water on board ship that is of appropriate quality, nutritional value and quantity taking into account the differing cultural and religious backgrounds of seafarers?
(*Regulation 3.2, paragraphs 1 and 2; Standard A3.2, paragraph 2(a)*)

SI

La materia è regolamentata dalla normativa di seguito riportata, a cui si rinvia:

- **Regio Decreto 30 marzo, 1942, n. 327 (Codice della navigazione), articoli 189, 300, 301 e 339;**

- legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133);
- legge 10 aprile 1981, n. 159 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione OIL n. 147 sulla marina mercantile - norme minime)
- legge 2 agosto 1952, n. 1305 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione OIL n. 68 concernente l'alimentazione e il servizio di mensa a bordo delle navi);
- Regolamento (CE) n. 178/2002 del 28 gennaio 2002 (Principi e requisiti generali della legislazione alimentare);
- Regolamento (CE) n. 852/2004 del 29 aprile 2004 (Igiene dei prodotti alimentari)

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1981;159>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1952;1305>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:031:0001:0024:IT:PDF>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:139:0001:0054:it:PDF>

Are ships provided with instructions or guidance concerning the organization and equipment of catering departments so as to meet the requirements of *Standard A3.2, paragraph 2(b)?*

If yes, please indicate the nature and frequency of the instructions or guidance:

SI

La materia è regolamentata dalla legge 1045/1939, a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

Are ships' cooks required to have completed a training course approved or recognized by the competent authority?

(*Standard A3.2, paragraphs 2(c), 3 and 4*)

If yes, please outline the main elements of the training course:

SI

La materia è regolamentata dalla legge 4 agosto 1955, n. 727 (“Esecuzione della Convenzione OIL n. 69, concernente il diploma di capacità professionale dei cuochi di bordo....”) e il relativo Regolamento di esecuzione, approvato con il Decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.

Più specificatamente, l'articolo 4 di tale D.P.R. stabilisce che il cuoco di bordo deve aver compiuto i 22 anni di età, essere iscritto nelle matricole della gente di mare, aver effettuato 24 mesi di navigazione in servizio di cucina e aver sostenuto l'esame previsto per il rilascio del diploma di capacità.

Con la Circolare n. 30 del 14 novembre 2014 è stato redatto un nuovo modello di attestato di abilitazione all'esercizio della professione di cuoco di bordo, da rilasciare ai marittimi italiani in possesso di tale qualifica, emanato secondo le disposizioni della Regola 3.2 e Standard A 3.2. della Convenzione OIL MLC, 2006 (allegato 5 alla Circolare)

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1955;727>

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1957/11/22/057U1065/sg>

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

Have dispensations been issued to permit a non-fully qualified cook to serve as ship's cook pursuant to *Standard A3.2, paragraph 6?*

If yes, please indicate the frequency and the kind of cases in which dispensations were issued:

NO

What is the required frequency and format for the documented on-board inspections by or under the authority of the master of:

- supplies of food and drinking water;
- spaces and equipment used for storage and handling of food and drinking water;
- the galley and other equipment used for the preparation and service of food?

(Standard A3.2, paragraph 7)

Le ispezioni vengono effettuate ogni 6 mesi e registrate sul Giornale Nautico - Parte II.

La materia è regolamentata dagli articolo 84, 85 e 86 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

Are ships' cooks required to be over the age of 18?

(Standard A3.2, paragraph 8)

SI

La materia è regolamentata dall'articolo 4 del Decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065, il quale stabilisce che, per l'ammissione all'esame per il conseguimento del diploma di cuoco di bordo, il candidato deve essere iscritto fra la gente di mare, avere compiuto ventidue anni di età ed avere effettuato un periodo di navigazione in servizio di cucina di due anni. Tali requisiti debbono risultare da un estratto di matricola mercantile, da allegare alla domanda per la ammissione all'esame.

link al sito web:

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1957/11/22/057U1065/sg>

Additional information concerning implementation of Regulation 3.2 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

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

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Standard A4.1; see also Guideline B4.1

- Seafarers must be covered by adequate measures for the protection of their health and have access to prompt and adequate medical care, including essential dental care, whilst working on board.
- The medical care on board must include a qualified medical doctor (or, in permitted cases, at least one seafarer in charge), a medicine chest, medical equipment and a medical guide as well as a prearranged system for obtaining onshore specialist medical advice.
- Health protection and care are to be provided at no cost to the seafarer, in accordance with national law and practice.
- Seafarers must be allowed to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable.

MEDICAL CARE ON BOARD

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I / Part II seafarers' employment agreement / collective agreement provisions

Please check one or more boxes or provide the information in the right-hand column below.

Are measures in place to ensure that seafarers on ships flying your country's flag have health protection including access to prompt on-board medical diagnosis and treatment by qualified medical and/or dental personnel, and access to the necessary facilities, medicines, equipment and expertise, that is comparable to care available for workers ashore?

(Regulation 4.1, paragraph 1; Standard A4.1, paragraphs 1(a) and (b), 3 and 4(a)–(c)

If yes, please summarize the content of the relevant requirements:

SI

La materia è regolamentata dagli articoli 6, 7 e 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 1980, n. 620, recante “Disciplina dell’assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell’aviazione civile (articolo 37, ultimo comma, della legge 23 dicembre 1978 n. 833), a cui si rinvia.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:presidente.repubblica:decreto:1980-07-31;620>

In what circumstances must a seafarer be qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call? (Standard A4.1, paragraph 1(c)

In caso di malattia durante l’imbarco.

Is medical and dental treatment, required medicine and related care on board provided to seafarers free of charge?

(*Regulation 4.1, paragraph 2; Standard A4.1, paragraph 1(d)*)

SI

La materia è regolamentata dall'articolo 3 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 620/1980 e dall'articolo 24 del decreto legislativo 2 luglio, 1999, n. 27 , a cui si rinvia.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:presidente.repubblica:decreto:1980-07-31;620>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

Must shipowners bear the cost of medical care provided to seafarers when landed in a foreign port? (*Regulation 4.1, paragraph 2; Standard A4.1, paragraph 1(d)*)

If no, please indicate the extent to which seafarers may have to cover the cost:

SI

La materia è regolamentata dall'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 620/1980, a cui si rinvia.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:presidente.repubblica:decreto:1980-07-31;620>

Are ships' medicine chests, medical equipment and medical guides inspected at regular intervals, to ensure that they are properly maintained? (*Standard A4.1, paragraph 4(a); see guidance in Guideline B4.1.1, paragraph 4*)

If yes, please indicate the frequency:

SI

Ogni 6 mesi.

La materia è regolamentata dal Decreto del Ministero della Salute del 28.02.2012, a cui si rinvia.

link al sito web:

http://www.uncipesca.org/attachments/1250_Decreto_28.02.12.pdf

Are ships required to carry appropriate equipment and maintain up-to-date contact information for radio or satellite communication to obtain onshore medical advice while on a voyage? (*Standard A4.1, paragraphs 1(b) and 4(d); see guidance in Guideline B4.1.1, paragraph 6*)

SI

La materia è regolamentata dall'articolo 7 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 620/1980, a cui si rinvia.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:presidente.repubblica:decreto:1980-07-31;620>

MEDICAL CARE ASHORE

Are seafarers on board ships voyaging in your country's waters or visiting its ports given access to medical facilities on shore when in need of immediate medical or dental care?

(*Regulation 4.1, paragraph 3; see guidance in Guideline B4.1.3*)

Our country is landlocked

SI

La materia è regolamentata dall'articolo 6 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 620/1980, a cui si rinvia.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:presidente.repubblica:decreto:1980-07-31;620>

Is there a law or regulation to provide for a system using satellite or radio or similar forms of communication, to provide medical advice, free of charge, 24 hours a day to all ships?

(*Standard A4.1, paragraph 4(d)*)

Our country is landlocked
If no, please explain whether any level of service is provided and, where applicable, identify any barriers to providing such services:

SI

Il Centro Internazionale Radio Medico (CIRM), con il Decreto del 15 aprile 2002 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro della Salute, è stato designato quale Centro Italiano Responsabile dell'Assistenza Telemedica Marittima (T.M.A.S.), ai sensi della Circolare n. 960 del 20 giugno 2000 dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO). L'azione del CIRM viene svolta in stretto coordinamento e collaborazione con il Centro Nazionale di Coordinamento per la Ricerca ed il Soccorso in Mare (I.M.R.C.C.), identificato nel Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, con il quale il CIRM ha provveduto a stilare un testo nazionale di riferimento delle procedure per l'Assistenza Medica in Mare in Situazioni di Emergenza

Additional information concerning implementation of Regulation 4.1
(see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: Please provide:

- an example of the standard medical report form for seafarers (*Standard A4.1, paragraph 2; see guidance in Guideline B4.1.2, paragraph 1*);
- a copy of the requirements for the medicine chest and medical equipment and for the medical guide (*Standard A4.1, paragraph 4(a); see guidance in Guideline B4.1.1, paragraphs 4 and 5*).

Regulation 4.2 – Shipowners' liability
Standard A4.2; see also Guideline B4.2

- Seafarers have a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a SEA or arising from their employment under such agreement.
- Shipowners are liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character.
- Shipowners are to provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the SEA or collective agreement.
- Measures are to be taken to safeguard the property of seafarers left on board by sick, injured or deceased seafarers.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed seafarers' employment agreement / collective agreement provisions

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

Has your country adopted legal provisions requiring shipowners to provide seafarers with material assistance and support with respect to the financial consequences, including burial expenses, of sickness, injury or death occurring while serving under seafarers' employment agreements or arising from their employment under such agreements?
(Regulation 4.2, paragraph 1; Standard A4.2, paragraphs 1 and 3)

If yes, please provide a reference to those provisions if they are in English, French or Spanish; otherwise, please summarize their content:

SI

La materia è regolamentata dalla normativa di seguito riportata, a cui si rinvia:

- **Regio Decreto 30 marzo, 1947, n. 327 (Codice della navigazione): articolo 336 (Trattamento dell'arruolato malato o ferito); articoli da 340 a 350 (Cessazione e risoluzione del contratto) articoli da 351 a 362 (Diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto);**
- **legge 16 giugno 1939, n. 1045 (Condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali);**
- **legge 10 aprile 1981, n. 157 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione OIL n. 134 - Prevenzione degli infortuni sul lavoro dei marittimi);**
- **legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL 92 e 133 - Alloggio degli equipaggi);**
- **legge 10 aprile 1981, n. 159 (Ratifica della Convenzione OIL n. 147 - Marina mercantile - norme minime);**
- **D.P.R. 30 giugno, 1965, n. 1124 (Testo Unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali);**

- decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108: articolo 3, paragrafo 9 (Obbligo di tenuta a bordo della tabella con l'organizzazione del lavoro); articoli 5 e 6 (Obblighi dell'Armatore e del Comandante del rispetto della tabella minima di sicurezza stabilita dall'Autorità Marittima competente);
- articoli 5 e 6 del decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271 (Misure generali di tutela e obblighi dell'Armatore e del Comandante);
- C.C.N.L. (allegato 6).

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1981;157>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1981;159>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1965-06-30;1124!vig=1>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2005;108>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

In particolare, per quanto riguarda gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, gli armatori, ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, e successive modificazioni e integrazioni, sono tenuti ad assicurare obbligatoriamente il personale imbarcato contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali. Nell'ipotesi in cui tali eventi lesivi si verifichino, sono previste prestazioni economiche sia per l'inabilità temporanea assoluta (indennità sostitutiva della retribuzione), sia per la menomazione della integrità psicofisica (danno biologico), con un indennizzo in capitale per gradi, dal 6% al 15%, e con una rendita per i gradi più elevati che ristora anche le conseguenze patrimoniali. In caso di morte è prevista una rendita ai superstiti aventi diritto e un assegno funerario.

Do your national laws or regulations limit the period during which a shipowner will continue to be liable to cover medical and other expenses incurred due to the seafarers' injury or sickness and to pay wages to the seafarers when no longer on board?

(Standard A4.2, paragraphs 2 and 4)

SI

L'armatore è responsabile fino a quando il marittimo è a bordo della nave. In caso di infortunio sul lavoro o malattia professionale, l'INAIL pagherà il marittimo, per le prestazioni di propria competenza, dopo che lo stesso sarà sbarcato dalla nave.

Do your national laws or regulations exclude the shipowners' liability in certain cases?

(Standard A4.2, paragraph 5)

If yes, please specify the number of weeks, from the day of the injury or the commencement of the sickness, during which the shipowner remains liable:

If yes, please indicate those cases:

SI

L’assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e le malattie professionali solleva il datore di lavoro dalla responsabilità civile nei limiti previsti dall’articolo 10 del D.P.R. n. 1124/1965, e successive modificazioni e integrazioni, a cui si rinvia.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1965-06-30;1124!vig=>

What kinds of financial security are shipowners required to provide in order to assure compensation in the event of death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard?
(*Standard A4.2, paragraph 1(b)*)

If yes, please indicate the circumstances:

L’armatore è tenuto a versare il premio assicurativo.

Are there circumstances in which the shipowners’ liability for the expense of medical care and board and lodging and burial expenses are assumed by the public authorities?
(*Standard A4.2, paragraph 6; see guidance in Guideline B4.2, paragraphs 2 and 3*)

SI

Are shipowners or their representatives required to safeguard the personal property of sick or injured or deceased seafarers and/or to return it to them or their next of kin?
(*Standard A4.2, paragraph 7*)

SI

Additional information concerning implementation of Regulation 4.2 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: Please provide an example of the kind of documentation that is accepted or issued with respect to the financial security that must be provided by shipowners (*Standard A4.2, paragraph 1(b)*).

Where this material is not available in English, French or Spanish, please provide a summary in one of these languages.

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention
Standard A4.3; see also Guideline B4.3

- The working, living and training environment on ships must be safe and hygienic and conform to national laws and regulations and other measures for occupational safety and health protection and accident prevention on board ship. Reasonable precautions are to be taken on the ships to prevent occupational accidents, injuries and diseases including risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may result from the use of equipment and machinery on the ship.
- Ships must have an occupational safety and health policy and programme to prevent occupational accident injuries and diseases, with a particular concern for the safety and health of seafarers under the age of 18.
- A ship safety committee, which includes participation by the seafarer safety representative, is required (for ships with five or more seafarers).
- Risk evaluation is required for on-board occupational safety and health management (taking into account relevant statistical data).

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I / Part II

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

Has your country adopted national laws and regulations and taken other measures, including the development and promulgation of national guidelines for the management of occupational safety and health, to protect seafarers that live, work and train on board ships flying its flag?

(Regulation 4.3, paragraphs 1–3)

If yes, please provide a reference to those provisions if they are in English, or Spanish; otherwise, please summarize their content:

SI

La materia è regolamentata dalla normativa di seguito riportata, a cui si rinvia:

- legge 16 giugno 1939, n. 1045 (Condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali);
- legge 10 aprile 1981, n. 157 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione OIL n. 134 - Prevenzione degli infortuni sul lavoro dei marittimi);
- legge 10 aprile 1981, n. 158 (Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni OIL n. 92 e n. 133 - Alloggio degli equipaggi);
- legge 10 aprile 1981, n. 159 (Ratifica della Convenzione OIL n. 147 - Marina mercantile - norme minime);
- D.P.R. 30 giugno, 1965, n. 1124 (Testo Unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali);
- decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271;
- Circolare del Ministero dei Trasporti n. 09/SM del 28.11.2006 - Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, come modificato dal decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 - Direttive operative.

links ai siti web:

<http://www.salute.gov.it/resources/static/uffici/Legge16giugno1939n1045.pdf>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1981;157>

<http://www.asgi.it/wp-content/uploads/public/l.10.aprile.1981.n.158.di.autorizzazione.alla.ratifica.della.convenzione.oil.n.143.del.24.6.1985.pdf>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1981;159>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1965-06-30;1124!vig=>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=520&id_cat=&id_dett=0

Do those laws and regulations and other measures address all matters in Standard A4.3, paragraphs 1 and 2, including any measures taken to protect seafarers under the age of 18?
(*Standard A4.3, paragraphs 1 and 2; see guidance in Guideline B4.3*)

If no, please indicate the matters that are not addressed:

SI

Per quanto riguarda le misure adottate per tutelare i marittimi di età inferiore a 18 anni, si rinvia alle risposte già fornite in ordine alla Regola 1.1 - Età minima, nonché all'articolo 5 bis del decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271, introdotto dall'articolo 17, comma 2, lettera a) della legge 29 luglio 2015, n. 115

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2015-07-29;115>

Are those laws and regulations and other measures reviewed regularly, in consultation with shipowners' and seafarers' organizations, with a view to their revision to account for changes in technology and research and the need for continuous improvement?
(*Standard A4.3, paragraph 3*)

SI

La materia è regolamentata dagli articoli 14 e 42 del decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271, a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

Are ships with five or more seafarers on board required to have a safety committee which includes seafarer representatives?
(*Standard A4.3, paragraph 2(d)*)

La presenza a bordo del Comitato di sicurezza è subordinata alla dimensione della nave. La materia è regolamentata dall'articolo 12 del decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271, a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

Are occupational accidents, injuries and diseases reported taking into account guidance from the ILO?

(*Standard A4.3, paragraphs 5(a) and 6*)

If no, please explain what reports are required:

SI

La materia è regolamentata dall'articolo 25 del decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271, a cui si rinvia.

Al riguardo, si precisa che l'INAIL, ogni anno, pubblica relazioni e rapporti regionali e nazionali sull' andamento degli infortuni e delle malattie professionali e linee guida in tema di prevenzione, cure, riabilitazione e reinserimento

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

Are shipowners required to conduct risk evaluations for occupational safety and health on board ship?

(*Standard A4.3, paragraph 8*)

If no, please explain what shipowners are required to do with respect to ascertaining and preventing risks:

SI

La materia è regolamentata dall'articolo 6 del decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271, a cui si rinvia

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

Additional information concerning implementation of Regulation 4.3 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: Please provide, in English, French or Spanish:

- an example of a document (e.g. Part II of the DMLC outlining a shipowner's practices or onboard programmes (including risk evaluation) for preventing occupational accidents, injuries and diseases (*Standard A4.3, paragraphs 1(c), 2(b) and 8*);
- a copy of the relevant national guidelines (*Regulation 4.3, paragraph 2*);
- a copy of the document(s) used for reporting unsafe conditions or occupational accidents on board ship (*Standard A 4.3, paragraph 1(d)*).

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities
Standard A4.4; see also Guideline B4.4

- Shore-based welfare facilities, if they exist in your country, must be accessible to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin, or the flag State of their ship.
- The development of welfare facilities should be promoted in appropriate ports determined after consultation with shipowners' and seafarers' organizations.
- The establishment of welfare boards must be encouraged to regularly review welfare facilities and service for appropriateness in the light of changes in the needs of seafarers resulting from developments in the shipping industry.

Our country is landlocked

Please check the above box or provide the information in the right-hand column below.

How many shore-based seafarer welfare facilities are operating in your country?

Please provide information on plans for the development or further development of seafarer welfare facilities in your country.
(Standard A4.4, paragraph 2)

In merito a questi due quesiti, si precisa che, in Italia, nei porti di maggiore rilevanza sono garantiti i servizi di assistenza. In questi porti, infatti, sono presenti Stazioni marittime, Uffici delle Autorità marittime e portuali, Servizi di assistenza sanitaria e, in molti di essi, operano anche Organizzazioni di volontariato.

Is access to shore-based welfare facilities or services restricted in the case of certain categories of visiting seafarers coming into port?

(Regulation 4.4, paragraph 1; Standard A4.4, paragraph 1)

If yes, please indicate the kind of restrictions applied:

NO

Have one or more welfare boards been established?
(Standard A4.4, paragraph 3)

If yes, please outline their composition and activities:

NO

Additional information concerning implementation of Regulation 4.4 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Documentation: Please provide, in English, French or Spanish:

- a list of all seafarers' shore-based welfare facilities and services, if any, operating in your country;
- a copy of a report or review prepared by a welfare board, if any, on the welfare services.

Regulation 4.5 – Social security

Standard A4.5; see also Guideline B4.5

- All seafarers ordinarily resident in your country's territory are entitled to social security protection, complementing the protection provided by medical care and shipowners' liability, in the branches of social security notified by your country to the ILO Director-General (which must include at least three of the nine branches specified).
- Social security protection must be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in your country's territory. This responsibility can be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based schemes.
- Your country must take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers. The present report must include information regarding steps taken by your country to extend protection to branches other than those at present notified to the ILO.
- Consideration must also be given to ways in which, in accordance with your national law and practice, comparable benefits will be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the nine branches specified.
- To the extent consistent with its national law and practice, your country must cooperate with others to ensure the maintenance of social security rights acquired or in the course of acquisition.
- Fair and effective procedures for the settlement of disputes must be established.

In the right-hand column below, please provide the answer and information relating to the following question: With respect to each of the nine branches listed in the left-hand column, is complementary social security protection provided to seafarers ordinarily resident in your country?

If yes, please indicate – by reference to the documentation requested below – the main benefits provided in the branch concerned. (Standard A4.5, paragraphs 1 and 3)

Si precisa, in premessa, che i lavoratori marittimi fruiscono, come la generalità dei lavoratori, della tutela previdenziale ed assicurativa prevista dall'ordinamento italiano.

Pertanto, le risposte di seguito riportate si riferiscono esclusivamente a prestazioni aggiuntive o specifiche rispetto a quelle di base indicate nell'apposita scheda allegata alla legge di ratifica.

Medical care

No

Yes

I marittimi beneficiano di assistenza sanitaria gratuita se imbarcati.

Main benefits provided:

Sickness benefit

No

Yes

Main benefits provided:

Indennità per inabilità temporanea assoluta per malattia fondamentale

Si ritiene opportuno illustrare le modalità con cui questa prestazione di base viene applicata ai lavoratori marittimi in ragione delle peculiarità proprie di questo settore.

L'indennità per inabilità temporanea assoluta da malattia fondamentale (articolo 6 della legge 24 aprile 1938, n. 831, di conversione, con modificazioni, del Regio Decreto Legge 23 settembre 1937, n. 1918) è la prestazione economica erogata ai componenti degli equipaggi assicurati nel caso di malattia che si manifesta durante l'imbarco impedendo la prosecuzione della navigazione. La misura delle prestazioni è pari al 75% della retribuzione corrisposta all'assistito dal proprio datore di lavoro, secondo quanto previsto dall'articolo 10 della citata legge n. 831/1938. Attualmente, viene presa a riferimento la retribuzione percepita nei trenta giorni precedenti allo sbarco, la cui data è quella annotata sui ruoli dell'equipaggio. Se l'assicurato ha lavorato per un periodo inferiore a 30 giorni, gli elementi fissi della retribuzione sono rapportati al mese. L'indennizzo viene corrisposto non oltre dodici mesi dallo sbarco. La prestazione viene erogata a partire dal giorno successivo allo sbarco per tutti i giorni di prognosi (comprese le festività) fino alla guarigione clinica e, comunque, fino al massimo, come già detto, di un anno. Se il medico non lo ritiene necessario, il lavoratore non viene sbarcato e la malattia viene retribuita dal datore di lavoro. Qualora invece si ravvisi la necessità dello sbarco, è necessario che il marittimo proceda alla regolarizzazione dello stesso sottponendosi a visita presso il Servizio Assistenza Sanitaria ai Naviganti (SASN) di competenza ovvero presso un medico fiduciario. La denuncia corredata dal certificato medico deve essere effettuata nel giorno stesso dello sbarco.

In caso di malattia, il lavoratore deve quindi:

1. informare il comandante della nave o l'armatore;
2. sottoporsi a visita medica;
3. trasmettere all'INPS e al datore di lavoro, a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento ovvero direttamente alla Struttura INPS competente - secondo quanto precisato al successivo paragrafo 11 - il modello di denuncia (in originale), contenente tra l'altro il primo rapporto medico. Tale documento deve essere inviato entro 48 ore dalla redazione del rapporto stesso per non incorrere nelle sanzioni previste dalla legge. Qualora la documentazione medico legale sia inviata con immotivato ritardo, l'indennità giornaliera è corrisposta dal giorno dell'invio;
4. trasmettere all'INPS e al datore di lavoro, nei tempi e nelle medesime modalità indicate al punto precedente, eventuali certificati relativi allo stesso evento e contenenti ulteriori periodi di prognosi;
5. rispettare le fasce orarie di reperibilità previste dalle ore 10.00 alle 12.00 e dalle ore 17.00 alle 19.00 di tutti i giorni di prognosi, compresi i festivi, per consentire il controllo medico domiciliare. Le visite fiscali sul personale navigante vengono disposte d'ufficio dal Ministero della Sanità ed in particolare dal SASN competente o su richiesta dell'impresa di navigazione attraverso il SASN. In caso di assenza ingiustificata del marittimo è prevista la decadenza dal diritto al trattamento economico per la durata di 10 giorni. In caso di seconda assenza l'indennità giornaliera si riduce nella misura del 50% per l'ulteriore periodo. Per l'assenza ingiustificata ad una terza visita di controllo l'indennità viene interamente sospesa dalla data della visita stessa. Può essere ripristinata dalla data in cui il marittimo si sottopone a visita di controllo. L'assenza può essere giustificata solo dalla necessità di effettuare accertamenti sanitari, visite mediche urgenti o per cause di forza maggiore. L'assenza ingiustificata viene sanzionata secondo le disposizioni previste dalla normativa vigente.

L'armatore – e per lui il comandante della nave - deve:

1. provvedere allo sbarco;
2. comunicare, entro 10 giorni, i dati retributivi degli ultimi 30 giorni precedenti lo sbarco avendo cura di allegare le buste paga e il contratto del lavoratore. L'operatore procede, ove possibile, al pagamento di un acconto (paga provvisoria) calcolato su una paga media prevista fino alla comunicazione dei dati retributivi. Per alcune tipologie di lavoratori (settore pesca) sono previsti salari convenzionali.

I controlli effettuati dall'operatore ai fini dell'indennizzo vertono sulla congruità dei dati salariali comunicati e sulla data dello sbarco. Questa viene registrata dalla Capitaneria di porto e deve coincidere con la data di fine del periodo retribuito comunicato dal datore di lavoro.

Indennità per inabilità temporanea assoluta da malattia complementare

La malattia complementare è un istituto caratteristico del settore marittimo, la cui disciplina normativa è dettata dall'articolo 7 della predette legge n. 831/1938.

L'origine storica dell'istituto va ricercata nell'esigenza di garantire una copertura assicurativa del lavoratore per le malattie contratte a bordo, che si manifestino entro i 28 giorni dallo sbarco. Nel corso del tempo, tale prestazione è stata estesa a tutte le patologie che si manifestino comunque entro il periodo indicato. L'indennizzo viene corrisposto a decorrere dal quarto giorno successivo alla data della denuncia, per la durata massima di un anno dall'annotazione dello sbarco sul ruolo, nella misura del 75% della retribuzione secondo quanto previsto dall'articolo 10 della legge n. 831/1938. Attualmente, si considera la retribuzione in godimento nei trenta giorni precedenti lo sbarco. La retribuzione giornaliera si calcola dividendo per 30 la retribuzione mensile effettivamente corrisposta nei 30 giorni antecedenti l'ultimo sbarco.

Hanno diritto alle prestazioni della gestione complementare solo gli equipaggi delle navi da traffico munite di ruolo d'equipaggio, dei rimorchiatori di alto mare e delle navi di stazza lorda superiore a 200 tonnellate addette alla pesca fuori dal Mediterraneo.

E' onere del lavoratore trasmettere il modello di denuncia (in originale), contenente, tra l'altro, il primo rapporto medico (entro 48 ore dal rilascio per non incorrere nelle sanzioni previste), con le informazioni necessarie per l'erogazione della prestazione, nelle medesime modalità indicate con riferimento alla indennità per inabilità temporanea assoluta per malattia fondamentale. Il lavoratore è inoltre obbligato a rispettare le fasce di reperibilità (ore 10.00 - 12.00 e 17.00 - 19.00) per tutti i giorni di durata della prognosi.

Particolare attenzione è richiesta anche in tale caso per quanto concerne la data dello sbarco che non risulta dal modello inviato (che non contiene per tale tipologia di dichiarazione i dati della Capitaneria di porto). L'operatore è tenuto a controllare pertanto la data dello sbarco sul libretto di navigazione e nella denuncia dei dati retributivi del datore di lavoro.

Il datore di lavoro è obbligato a trasmettere i dati retributivi degli ultimi 30 giorni precedenti lo sbarco avendo cura di allegare le buste paga e il contratto.

Indennità per inabilità temporanea da malattia per i marittimi in continuità di rapporto di lavoro

I marittimi in continuità di rapporto di lavoro e di disponibilità retribuita hanno diritto, oltre alle precipitate prestazioni, alla corresponsione di un'indennità giornaliera per inabilità temporanea da malattia che si manifesta dopo il 28° giorno ed entro il 180° giorno dallo sbarco.

La comunicazione dell'evento avviene nelle medesime modalità previste per le precedenti prestazioni ovvero mediante il modello di denuncia (in originale), contenente le informazioni necessarie per l'erogazione della prestazione e il primo rapporto medico, da inviare entro 48 ore dal rilascio.

Decorre dal quarto giorno successivo a quello della denuncia della malattia, ed è corrisposta nella misura del 50% (per i primi 20 giorni) e del 66,66% (dal 21° al 180° giorno) della retribuzione effettivamente goduta alla data di manifestazione della malattia. Al riguardo, si invia la Circolare n. 179 del 23.12.2013 dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale, a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1938-04-24;831>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto.legge:1937-09-23;1918>

http://www.inail.it/internet_web/wcm/idc/groups/internet/documents/document/ucm_113989.pdf

Unemployment benefit

No X
Yes Main benefits provided:

Old-age benefit

No
Yes X Main benefits provided:

Pensione di vecchiaia

Dal 1° gennaio 2014, a seguito delle modifiche apportate dal DPR 28 ottobre 2013, n. 157, recante il Regolamento di armonizzazione dei requisiti di accesso al sistema pensionistico di alcune categorie di personale, tra le quali rientrano i lavoratori marittimi, la pensione di vecchiaia è liquidata al raggiungimento del requisito anagrafico ridotto di 5 anni rispetto a quello in vigore nel regime generale obbligatorio (articolo 5). Per l'accesso alla pensione di vecchiaia, pertanto, è richiesto il possesso dei seguenti requisiti anagrafici:

a) per le lavoratrici:

- dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2015: 58 anni e 9 mesi;
- dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2017: 60 anni e 3 mesi (requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122);
- dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2020: 61 anni e 3 mesi (requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122);

b) per i lavoratori:

- dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2015: 61 anni e 3 mesi;
- dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2020: 61 anni e 3 mesi (requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122).

Pensione anticipata di vecchiaia

Dal 1° gennaio 2014, i lavoratori marittimi, purché facciano valere 1040 settimane di contribuzione (esclusi i periodi assicurativi non corrispondenti ad attività di navigazione), di cui almeno 520

settimane di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo (articolo 5 del DPR 28 ottobre 2013, n. 157, che ha modificato l'articolo 31 della legge 26 luglio 1984, n. 413), possono ottenere la pensione anticipata di vecchiaia:

- dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2015: al compimento dei 56 anni e 3 mesi di età (requisito adeguato alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122);
- dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2017: al compimento dei 57 anni e 3 mesi di età (requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122);
- dal 1° gennaio 2018: al compimento dei 58 anni e 3 mesi di età (requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'articolo 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122).

A tale scopo, sono utili i periodi di navigazione italiana ed estera, i periodi di contribuzione figurativa e di servizio militare comunque prestato.

Non sono utili, invece, i periodi di contribuzione dell'Assicurazione Generale Obbligatoria, sia obbligatoria che figurativa, relativa a periodi di lavoro svolto a terra.

La pensione anticipata di vecchiaia è equiparata, a tutti gli effetti, alla pensione di vecchiaia prevista dall'assicurazione generale obbligatoria e spetta ai superstiti

links ai siti web:

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2014/1/16/14G00004/sg>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2010-05-31;78>

Employment injury benefit

No

Yes

Indennità per temporanea inidoneità alla navigazione

Questa prestazione, prevista dalla legge 16 ottobre 1962, n. 1486, è riconosciuta ai lavoratori marittimi che, al termine di un periodo di assistenza indennizzata per inabilità temporanea al lavoro da infortunio o da malattia professionale, vengono dichiarati temporaneamente non idonei all'espletamento dei servizi della navigazione. La dichiarazione di idoneità/inidoneità alla navigazione compete alle Commissioni mediche permanenti di primo grado, operanti presso le Capitanerie di porto.

Al marittimo è riconosciuta, per tutto il periodo dell'inidoneità fino ad un massimo di un anno dalla dichiarazione, un'indennità giornaliera pari al 75% della retribuzione goduta alla data dell'annotazione di sbarco sul ruolo

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1962;1486>

Family benefit

No

Yes Main benefits provided:

Maternity benefit

No

Yes Main benefits provided:

Invalidity benefit

No
Yes

Main benefits provided:

I marittimi hanno diritto ad una pensione di invalidità specifica per l'inabilità alla navigazione:

Pensione ordinaria per inabilità alla navigazione

I lavoratori marittimi riconosciuti permanentemente inabili alla navigazione, che non siano titolari di altro trattamento di invalidità previsto dalle norme dell'Assicurazione Generale Obbligatoria, possono conseguire la pensione per inabilità alla navigazione a qualsiasi età, purché facciano valere 520 settimane di contribuzione (esclusi i periodi assicurativi non corrispondenti ad attività di navigazione), di cui almeno 52 nel decennio anteriore alla data di presentazione della domanda di pensione. Ai fini del conseguimento dei precitati requisiti, i periodi di servizio militare sono considerati utili e valutati secondo la normativa vigente nell'assicurazione generale obbligatoria. Questa pensione spetta ai superstiti (articolo 33 della legge 26 luglio 1984, n. 413)

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1984;413>

Pensione privilegiata per inabilità alla navigazione

I lavoratori marittimi riconosciuti permanentemente inabili alla navigazione in conseguenza di malattia o infortunio verificatosi mentre erano imbarcati o per causa di servizio connesso all'imbarco, che non siano titolari di altro trattamento di invalidità previsto dalle norme dell'Assicurazione Generale Obbligatoria, possono conseguire la pensione privilegiata per inabilità alla navigazione a prescindere da qualsiasi requisito di età o di periodo assicurativo. Questa pensione spetta ai superstiti (articolo 34 della legge 26 luglio 1984, n. 413)

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1984;413>

Survivors' benefit

No
Yes

Main benefits provided:

Pensione ai superstiti del marittimo scomparso in mare

I superstiti del lavoratore marittimo possono conseguire la pensione loro spettante - nel caso in cui, per eventi della navigazione, non si abbiano più notizie del medesimo lavoratore facente parte dell'equipaggio di una nave nazionale - qualora dalla competente Autorità sia stato redatto l'atto previsto dagli articoli del Codice della navigazione 206 (nei casi di scomparsa da bordo per la caduta in mare, senza recupero del cadavere, trascrizione del processo verbale, con indicazione delle circostanze e delle ricerche effettuate, nel ruolo di equipaggio, con menzione nel giornale generale di bordo) e 211 (nei casi di scomparsa da bordo per la caduta in mare, nei quali ricorrano gli estremi di morte senza rinvenimento del cadavere, e nei casi di scomparsa per naufragio, nei quali a giudizio dell'Autorità marittima o consolare le persone scomparse debbano ritenersi perite, trascrizione del

processo verbale nel registro delle morti. Negli altri casi di scomparsa da bordo o per naufragio, annotazione nel registro delle nascite. Decorsi due anni dall'avvenimento, viene dichiarata la morte presunta). Le stesse disposizioni si applicano nei confronti dei superstiti dei marittimi italiani imbarcati su navi straniere, dei quali manchino notizie, purché le Autorità competenti abbiano provveduto alla compilazione dei relativi atti dello stato civile. Qualora il marittimo torni nello Stato o in qualunque modo dia notizia di sé o si abbiano di lui notizie, egli rientrerà nei suoi diritti alla pensione, deducendosi quanto sia stato corrisposto alla sua famiglia (Articolo 30 della legge 26 luglio 1984, n. 413). Le pensioni specifiche liquidate in base alle disposizioni dei citati articoli 31, 33 e 34 della legge 26 luglio 1984, n. 413, senza il concorso dei requisiti previsti dalle norme dell'Assicurazione Generale Obbligatoria, su richiesta dell'interessato, possono essere riliquidate al raggiungimento dei predetti requisiti, considerando l'intera posizione assicurativa ed applicando le norme dell'Assicurazione Generale obbligatoria. L'importo della pensione riliquidata non può essere di importo inferiore a quello già in godimento (Articolo 36 della legge 26 luglio 1984, n. 413)

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1984;413>

Are there any branches in which benefits are provided that are less favourable than those provided to shoreworkers resident in your country?
(*Regulation 4.5, paragraph 3; Standard A4.5, paragraph 3*)

If yes, please indicate the branches concerned:

NO

Are dependants of seafarers ordinarily resident in your country provided with social security protection? (*Regulation 4.5, paragraph 1*)

SI

Please indicate any steps taken or plans being made or discussed in your country to improve the benefits currently provided to seafarers or to extend social security protection for seafarers to branches not covered at present.
(*Regulation 4.5, paragraph 2; Standard A4.5, paragraph 11*)

La gestione delle varie branche di previdenza sociale a favore dei marittimi, per esigenze di razionalizzazione, è stata attribuita agli stessi Istituti di Previdenza che gestiscono tutti gli altri settori di attività.

Please indicate any bilateral or multilateral arrangements in which your country participates regarding the provision of social security protection, including the maintenance of rights acquired or in the course of acquisition.

(*Regulation 4.5, paragraph 2; Standard A4.5, paragraphs 3, 4 and 8*)

Si riportano di seguito i Paesi con i quali l'Italia ha concluso accordi in materia di protezione sociale: Stati membri dell'UE e dello Spazio Economico Europeo (SEE), Argentina; Repubblica di Capo-Verde; Australia; Repubblica di Corea; Bosnia-Erzegovina; Macedonia-FYROM; Serbia; Montenegro; Kosovo; Repubblica di San Marino; Brasile; Canada e Quebec; Santa Sede; Tunisia; Turchia; Isola di Jersey; Isola del Canale della Manica e Isole Anglo-Normanne; Stati Uniti d'America (USA); Uruguay; Venezuela; Principato di Monaco.

Are shipowners' and, if applicable, seafarers' contributions to relevant social protection and social security systems or schemes monitored to verify that the contributions are made?

(*Standard A4.5, paragraph 5; see guidance in Guideline B4.5, paragraphs 6 and 7*)

SI.

Attualmente, i controlli sul versamento dei contributi previdenziali a favore dei marittimi sono effettuati dal Servizio ispettivo dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale (INPS), mentre i controlli sul versamento dei premi assicurativi per gli infortuni e le malattie professionali sono effettuati dal Servizio ispettivo dell'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (INAIL).

Has your country adopted any measures for providing benefits to non-resident seafarers working on ships flying its flag who do not have adequate social security coverage?

(*Standard A4.5, paragraphs 5 and 6; see Guidance in Guideline B4.5, paragraph 5*)

SI.

I lavoratori marittimi comunitari che lavorano a bordo di navi battenti bandiera italiana sono assoggettati a tutte le disposizioni che valgono per i lavoratori marittimi italiani.

I lavoratori marittimi extracomunitari, invece, salvo diverso accordo tra le parti, sono assoggettati alla legislazione italiana se imbarcati su navi battenti bandiera italiana ma iscritte nel Registro Internazionale di cui all'articolo 1 e seguenti del decreto - legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto-legge:1997;457>

Additional information concerning implementation of Regulation 4.5 (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 5).

Explanations (see above: Practical guidance for drawing up reports, point 7).

Title 5. Compliance and enforcement

Note: Title 5 has three primary Regulations (Regulation 5.1, Flag State responsibilities; Regulation 5.2, Port State responsibilities; and Regulation 5.3, Labour-supplying responsibilities). These three Regulations prescribe the details of the basic obligations set out in Article V, Implementation and enforcement responsibilities (see paragraphs 2–7).

Regulations 5.1 and 5.2 comprise a number of Regulations, each with its own Part A – Standards and Part B – Guidelines. They are dealt with in this report as separate Regulations, for example Regulation 5.1.1 – General principles.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Regulation 5.1.1 – General principles

Standard A5.1.1; see also Guideline B5.1.1

With reference also to Regulation 5.1.4 and Standard A5.1.4, paragraphs 1 and 2

- Each country must have an effective system for the inspection and certification of labour conditions on ships flying its flag, with clear objectives and standards covering the administration of this system, as well as adequate overall procedures for the assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.
- The competent authority must appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its inspection and certification functions.

Please describe the basic structure and objectives of your country's system (including measures to assess its effectiveness) for the inspection and certification of maritime labour conditions in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 to ensure that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in the Convention.

(Regulation 5.1.1, paragraphs 2 and 5; Standard A5.1.1, paragraph 1; Regulation 5.1.2, paragraph 2)

Si rinvia alle Linee Guida per il Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

(Linee Guida tra i documenti da scaricare in calce a tale Decreto: secondo documento)

Are ships flying your country's flag required to have a copy of the Convention available on board? (*Standard A5.1.1, paragraph 2*)

If yes, please provide the reference for to this requirement:

SI

Additional information concerning implementation of Regulation 5.1.1.

Documentation: Please provide, in English, French or Spanish:

- a report or other document containing information on the objectives and standards established for your country's inspection and certification system, including the procedures for its assessment;
- information on the budgetary allocation during the period covered by this report for the administration of your country's inspection and certification system and the total income received during the same period on account of inspection and certification services;
- the following statistical information:
 - number of ships flying your country's flag that were inspected during the period covered by this Report for compliance with the requirements of the Convention;
 - number of inspectors, appointed by the competent authority or by a duly authorized recognized organization, carrying out those inspections during the period covered by this report;
 - number of full-term (up to five years) maritime labour certificates currently in force;
 - number of interim certificates issued during the period covered by this report in accordance with *Standard A5.1.3, paragraph 5*.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

Standard A5.1.2; see also Guideline B5.1.2 (and Regulation 5.1.1, paragraph 3)

- Recognized organizations may be authorized to carry out certain inspection and certification functions, provided that:
 - those functions are expressly mentioned in the Code of the Convention as being carried out by the competent authority or a recognized organization;
 - the functions come within the authorization conferred by the competent authority;
 - the recognized organization has demonstrated that it has the necessary competence and independence.
- Countries must establish a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, and have procedures for communication with and oversight of such organizations.
- They must provide the ILO with the current list of recognized organizations, specifying the functions authorized.

Our country does not make use of recognized organizations **X**

Please check the above box or provide the information in the right-hand column below.

Has your country adopted laws or regulations or other measures governing the authorization of recognized organizations for inspection and certification functions?

NO

Are all recognized organizations granted the power to require rectification of deficiencies on ships and to carry out inspections at the request of port States?
(*Standard A5.1.2, paragraph 2*)

NO

Non ci sono Organismi riconosciuti.

Has your country provided the ILO with a current list of recognized organizations authorized to act on your country's behalf, specifying the functions authorized?
(*Standard A5.1.2, paragraph 4*)

NO

Non ci sono Organismi riconosciuti.

Please describe how your country reviews the competence and independence of recognized organizations, including information on any system established for oversight and communication of relevant information to authorized organizations.
(*Regulation 5.1.2, paragraph 2; Standard A5.1.2, paragraph 1*)

Non ci sono Organismi riconosciuti.

Additional information concerning implementation of Regulation 5.1.2.

Documentation: Please provide, in English, French or Spanish, an example or examples of authorizations given to recognized organizations (*Regulation 5.1.1, paragraph 5; Regulation 5.1.2, paragraph 2*).

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance
Standard A5.1.3; see also Guideline B5.1.3

- Ships must carry a maritime labour certificate if:
 - they are 500 GT or more and engaged in international voyages; or
 - they are 500 GT or more and fly the flag of a country and are operating from a port, or between ports, in another country; or
 - a certificate is requested by the shipowner.

If yes, please provide a reference to those provisions if they are in English, French or Spanish, or summarize their content:

Yes

No, the information is attached to this report

This information is already included above in connection with Regulation 5.1.1

- The certificate certifies that the working and living conditions of the seafarers on the ship have been inspected and meet the requirements of your country's laws or regulations or other measures implementing the Convention.
 - The certificate is issued after the 14 matters listed in Appendix A5-I have been inspected and found to be in compliance, for a period not exceeding five years, subject to at least one intermediate inspection during that period.
 - In prescribed cases, an interim certificate may be issued, only once, for a period not exceeding six months.
 - A declaration of maritime labour compliance (DMLC) must be attached to the certificate (if full term); Part I of the DMLC, which is drawn up by the competent authority, identifies the national requirements relating to the 14 matters listed in Appendix A5-I; Part II, which is drawn up by the shipowner and certified by the competent authority or a duly authorized recognized organization, identifies the measures adopted to ensure ongoing compliance with those national requirements.
 - The form and content of the certificates and the DMLC are prescribed in *Standard A5.1.3* and Appendix A5-II.
 - In prescribed circumstances, a maritime labour certificate ceases to be valid or must be withdrawn.
- In the right-hand column below please provide a reference to the national provisions or other measures implementing the corresponding requirements of the Convention in the left-hand column, if those provisions or measures are in English, French or Spanish; otherwise please provide the reference and summarize the content of those provisions or measures.*

The cases in which a maritime labour certificate is required; the maximum period of issue; the scope of the prior inspection; the requirement for an intermediate inspection; the provisions for renewal of the certificate.

(*Regulation 5.1.3; Standard A5.1.3, paragraphs 1–4*)

La materia è regolamentata dall'articolo 8 del Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

The cases in which a maritime labour certificate may be issued on an interim basis (*Standard A5.1.3, paragraphs 5(a)–(c)*); the maximum period of issue of interim certificates, if issued; the scope of the prior inspection required if interim certificates are issued.

(*Standard A5.1.3, paragraphs 5–8*)

La materia è regolamentata dall'articolo 8, comma 4, del Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

The requirements for posting on the ship, and for making available for review, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance.

(*Regulation 5.1.3, paragraph 6; Standard*

A5.1.3, paragraphs 12 and 13)

La materia è regolamentata dall'articolo 8, comma 10, del Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

The circumstances in which a maritime labour certificate ceases to be valid.

(*Standard A5.1.3, paragraphs 14 and 15; see guidance in Guideline B5.1.3, paragraph 6*)

La materia è regolamentata dall'articolo 8, comma 11, del Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

The circumstances in which a maritime labour certificate must be withdrawn.

(*Standard A5.1.3, paragraphs 16 and 17*)

La materia è regolamentata dall'articolo 8, comma 12, del Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

***Additional information* concerning implementation of Regulation 5.1.3.**

Documentation: If available in your country, please provide, in English, a copy of the national interim maritime labour certificate.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

Standard A5.1.4; see also Guideline B5.1.4

- Adequate rules must be made to ensure that inspectors have the training, competence, terms of reference, guidelines, powers, status and independence necessary or desirable to perform inspections effectively.
- Ships must be inspected at the intervals required for the purposes of certification, where applicable, and in no case at an interval exceeding three years.
- Where a complaint is received that is not manifestly unfounded, or there is evidence of nonconformity with the requirements of the Convention or there are serious deficiencies in the implementation of the measures in the declaration of maritime labour compliance, the matter must be investigated and any deficiencies remedied.
- If there are grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, inspectors must have the power to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken (subject to any right of appeal).
- All reasonable efforts must be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed. Compensation must be paid in the case of the wrongful exercise of the inspectors' powers.
- Adequate penalties and other corrective measures must be effectively enforced for breaches of the requirements of the Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties.
- Inspectors must treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations.
- Inspectors must submit a report of each inspection to the competent authority, to be posted on the ship and sent, upon request, to the seafarers' representatives. The competent authority must maintain records of the inspections and publish an annual report.

Are all ships covered by the Convention that fly your country's flag inspected for compliance with the Convention's requirements at least once every three years?

(Regulation 5.1.4, paragraph 1; Standard A5.1.4, paragraph 4)

If no, please indicate any categories of ships that are not inspected at all or inspected at greater than three-year intervals:

SI

La materia è regolamentata dal Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013, a cui si rinvia

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

Please indicate the qualifications and training required for flag State inspectors carrying out inspections under the Convention.

(Standard A5.1.4, paragraph 3)

Le ispezioni previste dalla Convenzione sono effettuate dal personale militare della Guardia Costiera abilitato ad effettuare il Port State Control Officer (PSCO) e con una specifica formazione sulla Convenzione MLC, 2006.

La materia è regolamentata dall'articolo 9 del Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013, a cui si rinvia

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

Please summarize the measures adopted to guarantee that inspectors have a status and conditions of service ensuring that they are independent of changes of government and of improper external influences; and please indicate the manner in which those measures are enforced.

(Standard A5.1.4, paragraphs 3, 6, 11(a) and 17)

Si tratta di funzionari pubblici debitamente autorizzati dall'Autorità competente centrale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), adeguatamente qualificati e formati. Si invia l'elenco degli ispettori autorizzati (allegato 15).

La materia è regolamentata dal Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013, di cui si riportano di seguito gli articoli 3 e 9:

Articolo 3 (Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto s'intendono per:

a) **“Autorità competente centrale”**: Ministero delle infrastrutture e trasporti – Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne; b) **“Autorità marittima competente”**: la Capitaneria di porto del luogo dove ha sede la Società di gestione legata alla certificazione ISM della nave; c) **“armatore”**: il proprietario della nave o ogni altra organizzazione o persona, quale il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'operatività della nave e che, nell'assumere tale responsabilità ha accettato di farsi carico dei compiti e degli obblighi imposti agli armatori dal presente decreto, indipendentemente dal fatto che altre organizzazioni o persone assolvano alcuni compiti o responsabilità per conto dell'armatore; d) **“personale navigante”**: indica tutte le persone impiegate o ingaggiate o lavoranti a qualsiasi titolo a bordo di una nave battente bandiera italiana; e) **“nave”**: ogni nave o unità mercantile marittima, sia essa di proprietà pubblica o privata, impegnata normalmente in operazioni commerciali marittime; f) **“ispettore”**: un funzionario pubblico debitamente autorizzato dall'Autorità competente centrale a verificare le condizioni di lavoro a bordo che risponde a tale autorità; g) **“ispezione iniziale”**: ispezione effettuata alla prima visita o preventivamente alla messa in servizio della nave; h) **“ispezione intermedia”**: ispezione effettuata tra il secondo e il terzo anno della data anniversaria del certificato; i) **“ispezione di rinnovo”**: ispezione da eseguirsi alla scadenza del certificato; j) **“ispezione addizionale”**: ispezione effettuata a seguito di un reclamo presentato all'Autorità marittima competente per infrazioni della normativa del lavoro marittimo; k) **“reclamo”**: qualsiasi informazione o rapporto trasmesso da un lavoratore marittimo, un organismo professionale, un'associazione, un sindacato o, in generale, da chiunque sia interessato alla salvaguardia delle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi; l) **“certificato del lavoro marittimo”**: è il certificato rilasciato all'unità battente bandiera italiana ai sensi dell'articolo 8 del presente decreto; m) **“dichiarazione di conformità del lavoro marittimo”**: è la dichiarazione Parte I e Parte II allegata al certificato del lavoro marittimo e redatta ai sensi dell'articolo 8 del presente decreto; n) **“attestato di**

conformità delle condizioni di vita e di lavoro”: è la dichiarazione rilasciata dall’autorità marittima competente ai sensi della Convenzione ILO n. 147, nelle more dell’entrata in vigore della Convenzione ILO MLC 2006; o) “data anniversaria”: s’intende il giorno ed il mese di ciascun anno che corrisponde alla scadenza del certificato del lavoro marittimo.

Art. 9 (Criteri minimi, profili professionali ed autorizzazione degli ispettori)

1. Gli ispettori autorizzati devono: a) avere adeguata conoscenza teorica ed esperienza pratica in materia di navi e del loro esercizio; b) essere competenti nell’applicazione delle Convenzioni in materia di sicurezza della navigazione marittima e del lavoro marittimo e delle procedure relative al controllo; c) aver acquisito competenza nell’applicazione della normativa internazionale e comunitaria attraverso programmi di formazione. 2. Gli ispettori di cui al punto 1 devono essere in possesso almeno di uno dei seguenti requisiti: a) aver svolto servizio presso la Sezione sicurezza della navigazione e/o Sicurezza del lavoro del personale marittimo negli Uffici centrali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Uffici periferici del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per almeno due anni nell’ultimo quinquennio; b) diploma di scuola secondaria di II livello ad indirizzo trasporti e logistico, ovvero diploma di laurea triennale in scienze nautiche, unitamente al certificato di competenza rilasciato ai sensi della convenzione STCW 78/95 II/2 o III/2, senza le limitazioni legate alla area di navigazione, alla potenza dell’apparato motore ed alla stazza; c) diploma di laurea in ingegneria navale o meccanica, o altro titolo riconosciuto equipollente dal Ministero dell’istruzione, dell’università e della ricerca scientifica e aver esercitato la professione cui da titolo la laurea per almeno cinque anni; d) diploma di laurea in ingegneria conseguita ai sensi dell’ordinamento antecedente al decreto ministeriale 4 agosto 2000 del Ministro dell’università e ricerca scientifica e tecnologica, oppure laurea di primo livello in ingegneria industriale o in scienze e tecnologie della navigazione marittima ed aerea ovvero altro titolo riconosciuto equipollente, dal Ministero dell’istruzione, dell’università e della ricerca; e) diploma di laurea quinquennale in scienze del governo e dell’amministrazione del mare, oppure laurea triennale in scienze organizzative e gestionali marittime e navali, ovvero scienze e gestione delle attività marittime con indirizzo «gestione dell’ambiente marino»; f) diploma di laurea in giurisprudenza o in specialistica in scienze Politiche, con competenze in materia di relazioni internazionali. 3. Gli ispettori devono essere in grado di comunicare oralmente e per iscritto con i marittimi nella lingua più comunemente usata in navigazione. 4. L’Autorità competente centrale, a seguito di verifica della rispondenza dei criteri minimi e dei profili professionali richiesti, predisponde l’elenco degli ispettori autorizzati.

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

Are inspectors issued with a copy of the ILO’s 2008 *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*, or similar national guidelines and/or policy? (Standard A5.1.4, paragraph 7; see guidance in Guideline B5.1.4, paragraph 2)

SI

Agli ispettori vengono fornite le Linee Guida per il Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

(Linee Guida tra i documenti da scaricare in calce a tale Decreto: secondo documento)

Please summarize the procedures for receiving and investigating complaints, and ensuring that their source is kept confidential.

(*Standard A5.1.4, paragraphs 5, 10 and 11(b); see guidance in Guideline B5.1.4, paragraph 3*)

La materia è regolamentata dal Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

Please describe the arrangements made to ensure that inspectors submit a report of each inspection to the competent authority, that a copy is furnished to the master and another posted on the ship's notice board.

(*Standard A5.1.4, paragraph 12*)

La materia è regolamentata dal Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia

links al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

In what kinds of cases will a ship be prohibited from leaving port until necessary actions are taken to remedy deficiencies under the Convention? (*Standard A5.1.4, paragraph 7(c)*)

La materia è regolamentata dall'articolo 22, commi 2 bis e 2 ter, del decreto legislativo 24.03.2011, n. 53 (introdotti dall'articolo 1, comma 1, lettera l del decreto legislativo 7 maggio 2015, n. 67), di seguito riportati:

comma 2 bis: “In caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi oppure di carenze che costituiscano una grave o ripetuta violazione delle prescrizioni della CLM 2006 (inclusi i diritti dei marittimi), l'autorità competente locale assicura che la nave ispezionata sia sottoposta a fermo o che sia interrotto lo svolgimento dell'operazione durante la quale sono emerse le carenze.”;

comma 2 ter: “Il provvedimento di fermo o d'interruzione di un'operazione non è revocato fino a quando non si sia posto rimedio alle carenze riscontrate oppure l'autorità competente non abbia accettato un piano d'azione per correggere le carenze stesse e abbia accertato che il piano possa

essere attuato in modo rapido. Prima di accettare un piano d'azione, l'ispettore può consultare lo Stato di bandiera”.

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2011:053>

<http://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2015-05-22&atto.codiceRedazionale=15G00080&atto.articolo.numero=1&atto.articolo.tipoArticolo=0>

Please identify, and outline the content of, the legal provisions or principles under which compensation must be paid for any loss or damage from the wrongful exercise of the inspectors' powers, and where applicable, please provide examples in which shipowners have been awarded compensation.

(*Standard A5.1.4, paragraph 16*)

La materia è regolamentata dall'articolo 22, comma 8, del decreto legislativo 24.03.2011, n. 53, il quale stabilisce che “Il proprietario o l'armatore hanno diritto ad un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti se la nave è indebitamente sottoposta a fermo o ne vengono ritardate le operazioni portuali o la partenza. In tutti i casi in cui si afferma che la nave sia stata indebitamente sottoposta a fermo o abbia subito ritardo, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.”

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2011:053>

Additional information concerning implementation of Regulation 5.1.4.

Documentation: Please provide:

- a copy of the annual reports on inspection activities, in English, French or Spanish, that have been issued in accordance with *Standard A5.1.4, paragraph 13*, during the period covered by this report;
- a standard document issued to or signed by inspectors setting out their functions and powers (*Standard A5.1.4, paragraph 7*; see guidance in *Guideline B5.1.4, paragraphs 7 and 8*), together with a summary in English, French or Spanish if the document is not in one of those languages;
- a copy of any national guidelines issued to inspectors in implementation of *Standard A5.1.4, paragraph 7*, with an indication of the content in English, French or Spanish if the guidelines are not in one of those languages;
- a copy of the form used for an inspector's report (*Standard A5.1.4, paragraph 12*);

- **Modulo di un rapporto ispettivo (allegato 16);**
- **Modulo di una check list (allegato 17).**

- a copy of any documentation that is available informing seafarers and interested others about the procedures for making a complaint (in confidence) regarding a breach of the requirements of the Convention (including seafarers' rights) (*Standard A5.1.4, paragraph 5*; see guidance in *Guideline B5.1.4, paragraph 3*), with an indication of the content in English, French or Spanish if the documentation is not in one of those languages

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

Standard A5.1.5; see also Guideline B5.1.5

- Ships must have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarers' complaints alleging breaches of the requirements of the MLC, 2006 (including seafarers' rights).
- Those procedures must seek to resolve complaints at the lowest level possible although seafarers must have a right to complain directly to the master and to appropriate external authorities.
- The procedures must include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization for filing complaints. Such victimization must be prohibited.
- All seafarers must be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship.

Adequate information on all matters is to be found in the enclosed DMLC, Part I / Part II

Please check one or both boxes or provide the information in the right-hand column below.

Has the competent authority in your country developed a model for a fair and expeditious and well-documented on-board complaint procedure for ships that fly your country's flag?

(Regulation 5.1.5, paragraph 1; Standard

*A5.1.5, paragraphs 1–3; see guidance in
Guideline B5.1.5, paragraphs 1 and 2)*

If yes, please indicate the extent to which this model must be followed by shipowners:

NO.

Ogni Compagnia può definire un proprio modello di reclamo, conforme alle disposizioni della Convenzione MLC, 2006, come riportato nelle Linee Guida per il Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo (pagina 44) e nella Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo (DMLC) - PARTE I (allegato 18)

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

(Linee Guida tra i documenti da scaricare in calce a tale Decreto: secondo documento)

Please identify, and outline the content of, the legal provisions or principles under which victimization of seafarers for filing a complaint is prohibited and penalized in your country.

(Regulation 5.1.5, paragraph 2)

La materia è regolamentata dall'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera g) del decreto legislativo 7 maggio 2015, n. 67, nonché dal Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia.

Specificatamente, il citato articolo 15, comma 2, stabilisce che “L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al Comandante o al proprietario della nave. L'ispettore assicura il mantenimento di garanzie di riservatezza degli esposti dei marittimi, ivi compresa la riservatezza

durante i colloqui con i membri dell'equipaggio. L'autorità competente locale informa, tramite l'autorità competente centrale, l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente estendendone copia all'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL), degli esposti non infondati pervenuti e del seguito che vi è stato dato.”

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2011;053>

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2015/05/22/15G00080/sg>

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

Please outline the arrangements made to ensure that all seafarers are provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship, including contact information relevant to that ship and to the seafarers concerned.
(*Standard A5.1.5, paragraph 4*)

Si rinvia alle Linee Guida per il Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo

link al sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

(Linee Guida tra i documenti da scaricare in calce a tale Decreto: secondo documento)

Additional information concerning implementation of Regulation 5.1.5.

Documentation: Please provide a copy of your country's model for on-board complaint procedures, if developed, or of typical procedures that are followed on ships that fly its flag, with a translation into English, French or Spanish if the procedures are not in one of these languages.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

- An official inquiry must be held into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves ships flying your country's flag.
- ILO Members must cooperate in the investigation of serious marine casualties.

Please indicate the relevant legal provisions and any other measures implementing Regulation 5.1.6, providing a summary in English, French or Spanish if the provisions or measures are not in one of those languages.

La materia è regolamentata dalla normative di seguito riportata, a cui si rinvia:

- articoli 55 e seguenti del DPR 30 giugno 1965, n. 1124 e successive modificazioni e integrazioni (Testo Unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e malattie professionali);

- articoli 578 e 579 del Codice della navigazione.

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1965-06-30;1124!vig=>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

Please describe what arrangements and requirements exist for holding an official inquiry into cases of serious marine casualties that involve a ship flying your country's flag and lead to injury or loss of life, indicating whether the final reports of such inquiries are normally made public.
(Regulation 5.1.6, paragraph 2)

La materia è regolamentata dalla normativa di seguito riportata, a cui si rinvia:

- articoli da 578 a 584 del Codice della navigazione;
- articolo 25 del decreto legislativo 27 luglio, 1999, n. 271;
- D.P.R. 30 giugno, 1965, n. 1124, e successive modifiche e integrazioni (Testo Unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali);
- Circolare n. 23/2001 Sic. Nav. Sinistri dell'8 agosto 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Circolare n. 08/SM del 9 gennaio 2006 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo (DMLC) - PARTE I (allegato 18).

Più specificatamente, per ogni infortunio avvenuto, sia a bordo, sia a terra, per servizi della nave, e per il quale una persona dell'equipaggio sia deceduta od abbia sofferto lesioni tali da doversene prevedere la morte o una inabilità superiore ai trenta giorni, si procede, dall'autorità marittima o dall'autorità consolare che ha ricevuto la denuncia dell'infortunio, ad un'inchiesta, alla quale deve partecipare un rappresentante della Cassa marittima competente nelle forme e con le procedure stabilite dagli articoli da 578 a 584 del Codice della navigazione. Per le spese relative alla inchiesta si provvede in conformità degli articoli 58 e 62 del D.P.R. n. 1124/1965.

Copia del processo verbale di inchiesta deve essere rimessa alla Direzione territoriale del lavoro - Settore ispezione del lavoro del luogo dove è situato l'ufficio di porto di iscrizione della nave ed all'Istituto assicuratore. Su richiesta dell'Istituto assicuratore o dell'assicurato l'autorità marittima o consolare dispone che si proceda all'inchiesta anche per i casi di infortunio per i quali non sia prevedibile una inabilità superiore ai trenta giorni. La spesa relativa all'inchiesta è a carico dell'Istituto assicuratore (articolo 55).

L'Istituto assicuratore mette a disposizione i dati relativi alle denunce degli infortuni mortali o con prognosi superiore a trenta giorni.

Nel più breve tempo possibile, e in ogni caso entro quattro giorni dalla disponibilità dei dati, la Direzione territoriale del lavoro - Settore ispezione del lavoro competente per territorio procede, su richiesta del lavoratore infortunato, di un superstite o dell'Istituto assicuratore, ad una inchiesta ai fini di accertare:

- 1) la natura del lavoro al quale era addetto l'infortunato;
- 2) le circostanze in cui è avvenuto l'infortunio e la causa e la natura di esso, anche in riferimento ad eventuali defezioni di misure di igiene e di prevenzione;
- 3) l'identità dell'infortunato e il luogo dove esso si trova;

4) la natura e l'entità delle lesioni;

5) lo stato dell'infortunato;

6) la retribuzione;

7) in caso di morte, le condizioni di famiglia dell'infortunato, i superstiti aventi diritto a rendita e la residenza di questi ultimi.

L'autorità giudiziaria competente, qualora lo ritenga necessario ovvero ne sia richiesto dall'Istituto assicuratore o all'infortunato o dai suoi superstiti, esegue l'inchiesta sul luogo dell'infortunio.

L'Istituto assicuratore, l'infortunato o i suoi superstiti hanno facoltà di domandare direttamente all'autorità giudiziaria competente che sia eseguita l'inchiesta per gli infortuni che abbiano le conseguenze indicate nella prima parte del presente articolo e per i quali, per non essere stata fatta la segnalazione all'autorità di pubblica sicurezza o per non essere state previste o indicate nella segnalazione le conseguenze predette o per qualsiasi altro motivo, l'inchiesta non sia stata eseguita (articolo 56).

L'indicazione della data e del luogo dell'inchiesta è comunicata, a cura della Direzione provinciale del lavoro - Settore ispezione del lavoro, con lettera raccomandata o della quale si sia ritirata ricevuta, al datore di lavoro, all'infortunato o ai suoi superstiti e all'Istituto assicuratore.

L'inchiesta è fatta in contraddittorio degli interessati o dei loro delegati e con l'intervento, se necessario, di un medico o di altri periti, scelti dalla Direzione provinciale del lavoro - Settore ispezione del lavoro. Qualora non siano presenti, ne' rappresentati, gli aventi diritto alle prestazioni, la Direzione provinciale del lavoro - Settore ispezione del lavoro fa assistere all'inchiesta, nel loro interesse, due prestatori d'opera che designa fra quelli addetti ai lavori nell'esecuzione dei quali è avvenuto l'infortunio e, preferibilmente, fra gli esercenti lo stesso mestiere dell'infortunato.

La Direzione provinciale del lavoro - Settore ispezione del lavoro ha inoltre facoltà di interrogare tutte quelle persone che, a suo giudizio, possono portare luce sulle circostanze e sulle cause dell'infortunio (articolo 57).

Salvo il caso di impedimento da costatarsi nel processo verbale, l'inchiesta deve essere compiuta nel più breve termine e non oltre il decimo giorno da quello in cui è pervenuta al autorità giudiziaria competente la denuncia dell'infortunio. Dell'inchiesta è redatto processo verbale, nel quale gli intervenuti hanno diritto di far inserire le proprie dichiarazioni. Nei casi previsti dal penultimo comma dell'articolo 56, il verbale deve essere redatto sul luogo dell'infortunio. Il processo verbale è sottoscritto dall'autorità giudiziaria competente e resta depositato per cinque giorni nella cancelleria dell'organo giudiziario (articolo 60).

Decorsi i cinque giorni, il processo verbale dell'inchiesta è trasmesso all'autorità giudiziaria competente, la quale provvede, se del caso, a norma di legge, rimettendo quindi copia del processo verbale stesso alla cancelleria del Tribunale civile nella cui giurisdizione è avvenuto l'infortunio. La cancelleria conserva i processi verbali di inchiesta per dieci anni dal giorno dell'infortunio. Finche' il processo verbale rimane depositato nella cancelleria degli organi giudiziari, le parti interessate possono prenderne conoscenza o trarne copia in carta libera. Copia del processo verbale dell'inchiesta deve essere inviata all'Istituto assicuratore, all'infortunato o ai suoi superstiti ed al datore di lavoro a cura del cancelliere, contro pagamento dei diritti di sua competenza (articolo 61).

L'Istituto assicuratore, quando abbia motivo di ritenere che l'infortunio sia avvenuto per dolo dell'infortunato o che le conseguenze di esso siano state dolosamente aggravate, ha facoltà di richiedere all'autorità giudiziaria competente l'accertamento d'urgenza con il procedimento e con le norme di cui agli articoli 692 e seguenti del Codice di procedura civile ed all'articolo 231 del Codice di procedura penale. Le spese relative sono a carico dell'Istituto assicuratore (articolo 64).

L'assicurato, il quale abbia simulato un infortunio o abbia dolosamente aggravato le conseguenze di esso, perde il diritto ad ogni prestazione, ferme rimanendo le pene stabilite dalla legge (articolo 65).

La materia è stata innovata dall'articolo 21 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 151, che entrerà in vigore il 22 marzo 2016, a cui si rinvia

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-30;327>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1999;271>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:1965-06-30;1124!vig=>

<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=59>

[http://www.esteri.it/mae/normative/normativa_consolare/servizi_consolari/navigazione/circolare%20\(versione%20finale\).pdf](http://www.esteri.it/mae/normative/normativa_consolare/servizi_consolari/navigazione/circolare%20(versione%20finale).pdf)

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2015-09-14;151>

Please supply information on the number of inquiries held during the period covered by this report.

Al momento, non sono disponibili.

Additional information concerning implementation of Regulation 5.1.6.

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

Standard A5.2.1; see also Guideline B5.2.1

- Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in a port may be the subject of inspection by an authorized officer of your country for the purpose of reviewing compliance with the requirements of the Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.
- The inspection must be based on an effective port State inspection and monitoring system.
- If a ship carries a maritime labour certificate issued in accordance with the Convention, that certificate and the declaration of maritime labour compliance attached to it must be accepted as *prima facie* evidence of compliance. The inspection must then be limited to a review of the certificate and declaration, except in the cases specified under (a)–(d) of *Standard A5.2.1, paragraph 1*.
- In the cases specified in *Standard A5.2.1, paragraph 1* (a) – (d) a more detailed inspection may be carried out. Such inspection must be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of the Convention (including seafarers' rights).
- The more detailed inspection must, in principle, cover the 14 matters listed in Appendix A5-III, except in the case of a complaint.
- The procedures to be followed where deficiencies or non-conformities are found (including the detention of the ship in port until rectification or acceptance by the authorized officer of a plan of action for rectification) are set out in *Standard A5.2.1, paragraphs 4–6*.
- All possible efforts must be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. Compensation must be paid for any loss or damage where a ship is found to be unduly detained or delayed.

Our country is not a port State

Please check the above box or provide the information in the right-hand column below.

Please specify any regional port State control Memorandum of Understanding (MOU) in which your country participates.
(*Regulation 5.2.1, paragraph 3*)

L’Italia ha aderito al Paris MoU del 1982.

Has your country established an effective port State inspection and monitoring system, for the purpose of reviewing compliance with the requirements of the MLC, 2006 (including seafarers’ rights)?

(*Regulation 5.2.1, paragraphs 1, 4 and 5*)

If yes, please describe the system, including the method used for assessing its effectiveness:

NO

In Italia si applica il sistema di monitoraggio e controllo stabilito a livello europeo, denominato “Thetis”,

Please indicate the number of authorized officers appointed by the competent authority and please provide information on the qualifications and training required for carrying out port State control.

I funzionari autorizzati sono 99. Trattasi di ispettori con una specifica formazione sulla Convenzione MLC e qualificati per effettuare il Port State Control Officer (PSCO) secondo la normativa europea.

Are authorized officers given guidance as to the kinds of circumstances justifying detention of ship (such as the relevant guidance contained in the ILO’s 2008 *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*, or similar national guidance or guidance provided by a regional port State control MOU)?
(*Standard A5.2.1, paragraph 7*)

If yes, please identify the guidance:

ILO’S 2008 Guidelines, Paris MoU Instructions and EU Directive.

SI

Please identify, and outline the content of, the legal provisions or principles under which compensation must be paid for any loss or damage for a ship being unduly detained or delayed and, where applicable, please provide examples in which shipowners have been awarded compensation.

(*Standard A5.2.1, paragraph 8*)

La materia è regolamentata dall’articolo 22, comma 8, del decreto legislativo 24.03.2011, n. 53, il quale stabilisce che “Il proprietario o l’armatore hanno diritto ad un indennizzo per eventuali perdite o danni subiti se la nave è indebitamente sottoposta a fermo o ne vengono ritardate le

operazioni portuali o la partenza. In tutti i casi in cui si afferma che la nave sia stata indebitamente sottoposta a fermo o abbia subito ritardo, l'onere della prova incombe al proprietario o all'armatore della nave.”

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2011;053>

Additional information concerning implementation of Regulation 5.2.1.

Documentation: Please provide:

- a copy of any national guidelines issued to inspectors in implementation of *Standard A5.2.1, paragraph 7*, with an indication of the content in English, French or Spanish if the guidelines are not in one of those languages;
- the following statistical information for the period covered by this report:
 - number of foreign ships inspected in port;
 - number of more detailed inspections carried out according to *Standard A5.2.1, paragraph 1*;
 - number of cases where significant deficiencies were detected;
 - number of detentions of foreign ships due, wholly or partly, to conditions on board ship that are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers, or constitute a serious or repeated breach of the requirements of MLC, 2006 (including seafarers' rights).

Anno 2014

(21 novembre 2014 - 31 dicembre 2014)

- ü Number of foreign ships inspected in port - No 116
- ü Number of More detailed inspection carried out according to Standard A5.2.1, paragraph 1 - No 29
- ü Number of cases where significant deficiencies were detected - No 38
- ü Number of detention of foreign ships due, wholly or partly, to conditions on board ship that are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers, or constitute a serious or repeated breach of the requirements of MLC 2006 (including seafarers' rights) - No 13

Anno 2015

(1° gennaio 2015 – 28 settembre 2015)

- ü Number of foreign ships inspected in port – No 1075
- ü Number of More detailed inspection carried out according to Standard A5.2.1, paragraph 1 – No 202
- ü Number of cases where significant deficiencies were detected – No 327
- ü Number of detention of foreign ships due, wholly or partly, to conditions on board ship that are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers, or constitute a serious or repeated breach of the requirements of MLC 2006 (including seafarers' rights) - No 117

Note: If this information is also provided in connection with a regional PSC arrangement, a copy of that report or link to the relevant web site where these data can be accessed is sufficient.

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Regulation 5.2.2 – Onshore complaint-handling procedures

Standard A5.2.2; see also Guideline B5.2.2

- A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called.
- The authorized officer must undertake an initial investigation. If the complaint falls within the scope of *Standard A5.2.1*, a more detailed inspection may be carried out. Otherwise, where appropriate, the authorized officer must seek to promote a resolution of the complaint at the shipboard level.
- If the investigation or the inspection reveals a non-conformity justifying detention of the ship, the procedure provided for in *Standard A5.2.1, paragraph 6*, must be followed.
- Otherwise, if the complaint has not been resolved, the authorized officer notifies the flag State, seeking advice and a corrective plan of action.
- If the complaint is still not resolved, the port State must transmit a copy of the authorized officer's report, accompanied by any reply from the flag State, to the ILO Director-General; the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State are similarly informed.
- Appropriate steps must be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Our country is not a port State

Please check the above box or provide the information in the right-hand column below.

Has your country established procedures, including steps taken to safeguard confidentiality, for seafarers calling at its ports to report a complaint alleging breach of the requirements of the MLC, 2006 (including seafarers' rights)?

(Regulation 5.2.2, paragraph 1; Standard A5.2.2, paragraphs 1–7; see guidance in Guideline B5.2.2)

If yes, please describe the procedures, referring to the corresponding legal provisions or measures:

SI.

La materia è regolamentata dall'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera g) del decreto legislativo 7 maggio 2015, n. 67, nonché dal Decreto Dirigenziale n. 13 del 17.06.2013 e dalle Circolari n. 23 del 1° agosto 2013 e n. 30 del 14 novembre 2014, a cui si rinvia.

Specificatamente, il citato articolo 15, comma 2, stabilisce che “L'identità della persona che presenta un esposto non è rivelata al comandante o al proprietario della nave. L'ispettore assicura il mantenimento di garanzie di riservatezza degli esposti dei marittimi, ivi compresa la riservatezza durante i colloqui con i membri dell'equipaggio. L'autorità competente locale informa, tramite l'autorità competente centrale, l'amministrazione dello Stato di bandiera, eventualmente estendendone copia all'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL), degli esposti non infondati pervenuti e del seguito che vi è stato dato.”

links ai siti web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2011;053>

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2015/05/22/15G00080/sg>

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1891&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1932&id_cat=&id_dett=0

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=2254&id_cat=&id_dett=0

Please provide information on the number of such complaints that were reported during the period covered by this report and on the complaints that were resolved and reported to the ILO Director-General.

(Standard A5.2.2, paragraph 6)

Sono stati accertati n. 4 reclami da parte degli equipaggi per il mancato pagamento dei salari di seguito descritti:

- l'equipaggio della Motonave "ROMUVA", di bandiera lituana, n. IMO 9121912, denunciava il mancato pagamento dei salari alla Capitaneria di Porto di Taranto (Italia). Il 12 giugno 2015, il Team PSC ha effettuato un'ispezione a bordo e ha fermato l'unità per una serie di deficienze, tra cui figurava il mancato pagamento dei salari. Il fermo dell'unità è cessato il 4 settembre 2015, a seguito dell'eliminazione delle deficienze e del pagamento dei salari;
- l'equipaggio della M/C "FT STURLA", di bandiera italiana, n. IMO 9447287, ha presentato, in data 14 febbraio 2015, un esposto alla Capitaneria di Porto di Porto Torres (Italia) per il mancato pagamento dei salari. L'Autorità marittima ha contattato la società armatrice "GENOA TANKERS LTD" e l'armatore ha garantito il pagamento dei salari dell'equipaggio entro il 27 febbraio 2015;
- l'equipaggio della M/N "SEA ORCHID", bandiera di Panama, n. IMO 916869, ha presentato un esposto alla Capitaneria di Porto di Salerno (Italia) con il quale lamentava il mancato pagamento dei salari dei mesi precedenti. Il Nucleo PSC ha effettuato un'ispezione a bordo dell'unità per verificare il rispetto della Convenzione OIL, MLC 2006. La questione si è risolta con il pagamento da parte dell'armatore dei salari arretrati;
- l'equipaggio della M/V "KING WHEAT", bandiera di Panama, n. IMO 9392092, durante l'ispezione PSC nel porto di Pozzallo, ha presentato un reclamo con il quale denunciava il mancato pagamento degli stipendi dei mesi precedenti. La questione si è risolta grazie a un accordo tra le parti - lavoratori marittimi, sindacati e armatore - con cui è stato deciso che nel successivo porto di approdo, Oristano (Italia), l'armatore avrebbe pagato i salari arretrati.

Additional information concerning implementation of Regulation 5.2.2.

Documentation: Please provide, in English, French or Spanish a copy of a document, if any, that describes the onshore complaint-handling procedures.

La materia è regolamentata dall'articolo 15 bis del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, inserito dal decreto legislativo 7 maggio 2015, n. 67, di seguito riportato:

(Procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla CLM 2006) - 1. Nel caso in cui è ricevuto un esposto da parte di un marittimo concernente una violazione delle prescrizioni della CLM 2006, inclusi i diritti dei marittimi, l'ispettore nel porto in cui ha fatto scalo la nave del marittimo effettua una prima indagine. 2. Se del caso, a seconda della natura dell'esposto, l'indagine iniziale include la valutazione del rispetto delle procedure per presentare un esposto a

bordo previste ai sensi della regola 5.1.5 della CLM 2006. L'ispettore può anche eseguire un'ispezione più dettagliata in conformità all'articolo 16 del presente decreto. 3. L'ispettore cerca, se del caso, di favorire una soluzione in relazione all'esposto a bordo della nave. 4. Nel caso in cui dall'indagine o dall'ispezione emerga una mancata conformità che rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 22, si applica detto articolo. 5. Qualora il comma 4 non si applichi e non sia stata trovata, a bordo della nave, una soluzione in relazione all'esposto di un marittimo relativo a materie contemplate dalla CLM 2006, l'ispettore ne dà immediata notifica allo Stato di bandiera chiedendo a quest'ultimo di presentare, entro un termine impartito, un parere e un piano di azione correttiva. Una relazione di ogni ispezione effettuata è trasmessa per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 26. 6. Qualora non sia stata trovata una soluzione in relazione all'esposto a seguito dell'azione intrapresa conformemente al comma 5, l'autorità competente locale, per il tramite dell'autorità competente centrale, trasmette alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro una copia della relazione dell'ispettore, accompagnata dall'eventuale risposta ricevuta dalla competente autorità dello Stato di bandiera entro il termine impartito. Sono analogamente informate le pertinenti organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato. Inoltre, l'autorità competente centrale presenta periodicamente alla direzione generale dell'Ufficio internazionale del lavoro dati statistici e informazioni riguardanti gli esposti in relazione ai quali è stata trovata una soluzione affinché, sulla base delle azioni ritenute appropriate e opportune, sia tenuto un registro di tali informazioni che sia portato a conoscenza delle parti, incluse le organizzazioni dei marittimi e degli armatori, che potrebbero essere interessate ad avvalersi delle pertinenti procedure di ricorso. 7. Il presente articolo fa salvo l'articolo 15. L'articolo 15, comma 2, si applica altresì agli esposti relativi a materie contemplate dalla CLM 2006“.

link al sito web:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2011;053>

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2015/05/22/15G00080/sg>

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Standard A5.3; see also Guideline B5.3

- ILO Members must establish an effective inspection and monitoring system for enforcing their labour-supplying responsibilities, particularly those regarding the recruitment and placement of seafarers.
- Members must also implement social security responsibilities for seafarers that are its nationals or residents or are otherwise domiciled in their territory.

There are no seafarers in our country

Please check the above box or provide the information in the right-hand column below.

Please describe the system in your country for the inspection and monitoring and enforcement (including legal proceedings for breaches of the requirements under Regulation 1.4) of its labour-supplying responsibilities under the MLC, 2006, including the method used for assessing its effectiveness.

(Regulation 5.3, paragraphs 3 and 4; Standard A5.3, referring to Standard A1.4)

This information has been provided in the context of Regulation 1.4

L'imbarco dei marittimi a bordo di nave battente bandiera italiana avviene dopo che un funzionario pubblico dell'Ufficio di collocamento della gente di mare ha verificato la disponibilità del marittimo richiesto dall'armatore; successivamente, viene redatta la Convenzione di arruolamento tra il marittimo stesso e l'Armatore presso l'Ufficio della Capitaneria di porto.

link al sito web:

[**http://www.cliclavoro.gov.it/normative/d.p.r 18 aprile 2006 n.231.pdf**](http://www.cliclavoro.gov.it/normative/d.p.r_18_aprile_2006_n.231.pdf)

If you have seafarers who are nationals or ordinarily resident or domiciled in your country, have arrangements been made to ensure that they receive social security protection irrespective of the flag of the ship on which they are working?

(Regulation 5.3, paragraph 1)

This question has been answered in the context of Regulation 4.5 □

SI.

La materia è regolamentata dagli articoli 47 e 48 della legge 26 luglio 1984, n. 413, a cui si rinvia. Specificatamente, ai lavoratori marittimi italiani che svolgono attività di navigazione su navi battenti bandiera straniera è data facoltà di fruire della tutela previdenziale prevista per i lavoratori imbarcati su navi mercantili nazionali, mediante iscrizione alle assicurazioni generali obbligatorie (articolo 47). Ai fini del conseguimento del diritto e della determinazione della misura delle prestazioni a carico delle assicurazioni generali obbligatorie, i periodi di navigazione estera, per i quali risultino regolarmente versati i contributi, sono equiparati a quelli di navigazione compiuta su navi mercantili nazionali (articolo 48).

link al sito web:

[**http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1984;413**](http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1984;413)

Additional information concerning implementation of Regulation 5.3.

Il presente rapporto è stato inviato, da parte di questo Ufficio, alle organizzazioni datoriali e sindacali di cui all'elenco allegato (allegato 19), e da parte della Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), alle organizzazioni armatoriali e sindacali di seguito indicate:

Organizzazioni armatoriali:

- **Confitarma;**
- **Fedarlinea.**

Organizzazioni sindacali:

- **FILT CGIL;**
- **FIT CISL;**
- **UIL TRASPORTI;**
- **UGL MARE;**
- **FEDERMAR CISAL.**

ALLEGATI:

1. Circolare DGPROF-DG 19177-P-20.04.2010;
2. Circolare DGPROF-DG 45403-P-14.10.2013;
3. Circolare DGPROF-SASN.NA Dir 132-22.10.2013;
4. Circolare MS 1000.6.620.1.2870-01.10.1085;
5. Certificato di visita biennale, in bianco;
6. C.C.N.L. del 1° luglio 2015;
7. Decreto n. 01.2014 - Società MOBY S.p.A.;
8. Decreto n. 02.2014 - Società MOBY S.p.A.;
9. Decreto n. 03.2014 - Società Sarda Bunkers S.p.A.;
10. Decreto n. 04.2014 - Società CAREMAR S.p.A.;
11. Decreto n. 32.2015 - Società CAREMAR S.p.A.;
12. Decreto n. 33.2015 - Società MOBY S.p.A.;
13. Decreto n. 34.2015 - Società MOBY S.p.A.;
14. Tabella minima di sicurezza;
15. Elenco degli ispettori autorizzati;
16. Modulo di un rapporto ispettivo;
17. Modulo di una check list;
18. Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo (DMLC)
19. Elenco delle organizzazioni datoriali e sindacali
alle quali è stato inviato il presente rapporto.

APPENDIX

Legal Adviser's opinion on the relationship between Parts A and B of the Code (extract of Appendix D to Report I (1A) of the 94th (Maritime) Session of the International Labour Conference, 2006) (1)

Coexistence of mandatory and non-mandatory provisions in a Convention

Questions were addressed to the Legal Adviser (in 2003) by the Government representatives of the Netherlands and Denmark, as well as those of Cyprus and Norway, as to the various consequences flowing from the coexistence in the draft consolidated Convention of binding and non-binding provisions for ratifying Members.

The High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards is, in accordance with its mandate, working on a consolidated Convention as a new type of instrument compared with those adopted up to now. The consolidation of maritime instruments in force is aimed at placing all substantive elements in a single instrument in an approach radically different to that employed up to now, where Conventions contain detailed technical provisions, often accompanied by Recommendations. From this perspective, conclusions cannot be drawn from the traditional formal arrangement based on the distinction between a Convention – where the provisions are binding – and a Recommendation – where they are not. The future instrument is a Convention open to ratification by States Members providing explicitly for the coexistence of binding and non-binding provisions (proposed Article VI, paragraph 1). The provisions of Part A of the Code would be binding; those of Part B would not.

Some international labour Conventions set out, alongside binding provisions, others that are of a different nature.(2) The novelty introduced in the future instrument essentially resides in the great number of non-binding provisions in the instrument. It should equally be noted that other organizations, such as the IMO, have adopted conventions containing the two types of provisions without any apparent legal problems in their application.

Members ratifying the Convention would have to conform to the obligations set out in the Articles, the Regulations and Part A of the Code. Their only obligation under Part B of the Code would be to examine in good faith to what extent they would give effect to such provisions in order to implement the Articles, the Regulations and Part A of the Code. Members would be free to adopt measures different from those in Part B of the Code so long as the obligations set out elsewhere in the instrument were respected. Any State Member which decided to implement the measures and procedures set out in Part B of the Code would be presumed to have properly implemented the corresponding provisions of the binding parts of the instrument. A Member which chose to employ other measures and procedures would, if necessary, and particularly where the Member's application of the Convention was questioned in the supervisory machinery, have to provide justification that the measures taken by it did indeed enable it to properly implement the binding provisions concerned.

(1) ILO: *Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards*, Report I (1A), International Labour Conference, 94th (Maritime) Session, Geneva, 2006.

(2) See, for example, the Occupational Health Services Convention, 1985 (No. 161), Article 9, paragraph 1: "... occupational health services should be multidisciplinary".