

Seafarers

MLC, 2006

ng> - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)

Italy

Direct Request, 2016

La commission prend note du premier rapport du gouvernement sur l'application de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Elle note que l'Italie avait précédemment ratifié 19 conventions du travail maritime qui ont été dénoncées à la suite de l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, à l'égard de ce pays. Après un premier examen des informations et des documents dont elle dispose, la commission attire l'attention du gouvernement sur les questions suivantes. En cas de besoin, la commission pourra revenir sur d'autres questions ultérieurement.

Article II, paragraphes 1 f) et i), 3 et 5. Champ d'application. Marins. La commission note, d'après l'indication du gouvernement, que l'appartenance d'une catégorie donnée de personnes aux gens de mer n'a pas soulevé de doute. Elle note que, conformément à l'article 115 du Code de la navigation, les gens de mer sont définis comme le personnel en charge: i) des services du pont et des machines, et en général des services techniques à bord; ii) des services complémentaires à bord; et iii) du trafic local et de la pêche côtière. La commission note que l'équipage se compose du capitaine, des officiers et de toutes les autres personnes recrutées au service du navire, ainsi que du pilote lorsqu'il est de service à bord (art. 316). En outre, la commission note que le décret législatif no 271 de 1999 «concernant l'adaptation des normes de sécurité et de santé des gens de mer à bord des navires marchands et de pêche nationaux» s'applique à tous les «travailleurs maritimes» à bord de tous les navires chargés de la navigation maritime et de la pêche (art. 2), lesquels sont définis comme étant les personnes qui font partie de l'équipage et accomplissent, à quelque titre que ce soit, un service ou une activité quelconque à bord d'un navire marchand ou d'un navire engagé dans la pêche (art. 2 et 3, paragr. 1 (n)). Le «personnel chargé des services généraux et complémentaires» est défini, conformément au même décret, comme étant le personnel à bord qui ne fait pas partie de l'équipage ou des passagers et qui n'est pas employé dans les services à bord. Par ailleurs, la commission note que le décret législatif no 108 de 2005, qui applique la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999, concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, s'applique aux «travailleurs maritimes» occupés à bord de tous les navires marchands battant pavillon italien, définis comme étant les personnes qui font partie de l'équipage et qui accomplissent, à quelque titre que ce soit, un service ou une activité quelconque à bord d'un navire marchand (art. 1, paragr. 2, et 2, paragr. 1 (d)). La commission constate qu'une grande partie de la législation qui fait porter effet aux dispositions de la convention ne s'applique qu'aux gens de mer qui font partie de l'équipage, et non aux gens de mer chargés des services généraux et complémentaires qui ne sont pas directement liés à la navigation. Elle rappelle que, aux termes de l'article II, paragraphe 1 f), de la convention, l'expression «gens de mer» désigne toute personne

The Committee notes the Government's first report on the application of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). It notes that Italy has previously ratified 19 maritime labour Conventions that were denounced as a result of the entry into force of the MLC, 2006 for Italy. Following a first review of the information and documents available, the Committee draws the Government's attention to the following issues. If considered necessary, the Committee may come back to other matters at a later stage.

Article II, paragraphs 1(f) and (i), 3 and 5. Scope of application. Seafarers. The Committee notes the Government's indication that no cases of doubt have arisen as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers. It notes that, according to section 115 of the Navigation Code, seafarers are defined as staff in charge of: (i) deck and engine services and, in general technical services on board; (ii) complementary services on board; and (iii) local traffic and coastal fishing. The Committee notes under the Navigation Code, that the crew is composed of the master, officers, all other persons recruited for the service of the ship and the pilot when he serves on board (section 316). The Committee further notes that Legislative Decree No. 271 of 1999 "on adaptation of standards on the safety and health of seafarers on board national merchant and fishing vessels" applies to all "maritime workers" on board all ships in charge of maritime navigation and fishing, who are defined as persons who are part of the crew and carry out, in any capacity, any service or working activity on board a merchant ship or a ship engaged in fishing (sections 2 and 3(1)(n)). "Staff in charge of general and complementary services" is defined under the same Decree as the staff on board who is not part of the crew or the passengers and who is not employed for on board services (section 3(1)(o)). The Committee also notes that Legislative Decree No. 108 of 2005, which implements Council Directive 1999/63/EC of 21 June 1999 concerning the agreement on the organization of working time of seafarers, applies to "maritime workers" who work on board all merchant ships flying the Italian flag, defined as persons who are part of the crew and carry out, in any capacity, any service or working activity on board a merchant ship (sections 1(2) and 2(1)(d)). The Committee observes that an important part of the legislation implementing the provisions of the Convention only applies to seafarers who are part of the crew, and not to seafarers in charge of general and complementary services not directly linked to the navigation. It recalls that, under *Article II, paragraph 1(f)*, of the Convention, "seafarer" means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies. It also recalls that the MLC, 2006, does not allow for the partial application of the national law implementing its

Seafarers

MLC, 2006

Italy

employée ou engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique. Elle rappelle aussi que la MLC, 2006, n'autorise pas l'application partielle de la législation nationale d'application de ses dispositions lorsque les travailleurs concernés sont des gens de mer couverts par la convention. **La commission prie le gouvernement d'indiquer les mesures prises pour veiller à ce que la protection accordée par la convention soit garantie à tous les gens de mer au sens de la convention.**

Article VI, paragraphes 3 et 4. Equivalence dans l'ensemble. La commission note que le gouvernement n'a fourni aucune information sur l'utilisation de l'équivalence dans l'ensemble. Cependant, elle note que, selon les informations dont dispose le Bureau, quelques équivalences dans l'ensemble sont accordées aux navires, au cas par cas, et sont prévues dans la déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), partie II. La commission rappelle que l'article VI, paragraphe 3, de la convention prévoit que «un membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A». La commission attire l'attention du gouvernement sur son observation générale adoptée en 2014, dans laquelle elle avait indiqué que la notion d'équivalence dans l'ensemble n'est pas une question de liberté d'appréciation en matière administrative, mais une question dont le Membre doit décider après avoir vérifié que, comme le prévoient les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, il n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code de la MLC, 2006. C'est dans ce contexte que les membres ayant ratifié la convention devraient évaluer leurs dispositions nationales du point de vue de l'équivalence dans l'ensemble, identifier l'objectif et le but général de la disposition concernée (conformément au paragraphe 4 a) de l'article VI) et déterminer si la disposition nationale proposée peut, de bonne foi, être considérée comme donnant effet à la partie A de la disposition du Code (comme prévu au paragraphe 4 b) de l'article VI. Toute disposition équivalente dans l'ensemble qui a été adoptée doit être indiquée dans la partie I de la DCTM qui doit être disponible dans les navires ayant été certifiés. **La commission prie le gouvernement de spécifier s'il a adopté des équivalences dans l'ensemble, comme autorisé à l'article VI de la convention, en indiquant les procédures dans le cadre desquelles elles ont été adoptées et les questions sur lesquelles elles ont porté.**

Règle 1.1 et norme A1.1, paragraphe 4. Détermination des types de travaux susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des marins de moins de 18 ans. La commission note que, selon l'article 5 bis du décret législatif no 271/1999, dans sa teneur modifiée par la loi no 115/2015, le ministère du Travail et de la Politique sociale devra adopter, dans un délai prescrit, un décret identifiant les types de travaux dangereux interdits aux travailleurs de moins de 18 ans. Le gouvernement indique que de tels types de travaux n'ont pas encore été

provisions if the workers concerned are seafarers covered by the Convention. **The Committee requests the Government to indicate the measures taken to ensure that the protection afforded by the Convention is guaranteed to all seafarers within the meaning of the Convention.**

Article VI, paragraphs 3 and 4 – Substantial equivalence. The Committee notes that the Government has provided no information on the use of substantial equivalences. However, it notes that, according to the information available at the Office, some substantial equivalences are granted to ships on an ad hoc basis and are included in the Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC), part II. The Committee recalls that Article VI, paragraph 3 of the Convention provides that “a Member which is not in position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A”. The Committee draws the Government's attention to its General Observation adopted in 2014, in which it indicated that the concept of substantial equivalence is not a matter for administrative discretion but is a matter to be decided by a Member that must first make sure, in accordance with Article VI, paragraphs 3 and 4 of the Convention, that it is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code of the MLC, 2006. Ratifying Members, therefore, should assess their national provisions from the point of view of substantial equivalence, identifying the general object and purpose of the provision concerned (in accordance with Article VI, paragraph 4(a)) and determining whether or not the proposed national provision could, in good faith, be considered as giving effect to provisions of Part A of the Code as required by Article VI, paragraph 4(b). Any substantial equivalences that have been adopted must be stated in Part I of the DMLC that is to be carried on board ships that have been certified. **The Committee requests the Government to indicate if it has adopted any substantial equivalences as permitted under Article VI of the Convention, through which procedure and on which issues.**

Regulation 1.1 and Standard A1.1, paragraph 4. Determination of types of work, which are likely to jeopardize the health and safety of seafarers under 18 years. The Committee notes that, under section 5bis of Legislative Decree No. 271/1999, as amended by Act No. 115/2015, the Ministry of Labour and Social Policy shall adopt, within a prescribed time frame, a decree identifying the types of hazardous work prohibited for young workers under 18 years of age. The Government indicates that such types of work have not been determined yet. **The Committee requests the Government to indicate the measures adopted to determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, the types of work likely to jeopardize the health and safety of seafarers**

Seafarers

M.L.C. 2006

Italy

déterminés. **La commission prie le gouvernement d'indiquer les mesures adoptées pour déterminer, après consultation des organisations concernées d'armateurs et de gens de mer, les types de travaux susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des marins de moins de 18 ans, comme requis dans la norme A1.1, paragraphe 4, de la convention.**

Règle 1.2 et le code. Certificat médical. La commission note que la législation donnant effet à cette règle, en particulier le Code de la navigation et le décret-loi royal no 1773 de 1933, dans sa teneur modifiée, ne s'applique qu'aux gens de mer inscrits comme membres d'équipage et ne couvre donc pas le personnel à bord du navire qui n'est pas directement concerné par la navigation, comme les serveurs et le personnel d'hôtel. **La commission prie le gouvernement d'indiquer la manière dont il est donné effet à la règle 1.2 et à la norme A1.2 à l'égard des gens de mer qui ne sont pas membres de l'équipage.**

Norme A1.2, paragraphe 4. Médecins dûment qualifiés. La commission note que, aux termes de l'article 23, paragraphe 5, du décret législatif no 271 de 1999, le médecin chargé de l'examen médical des gens de mer peut être engagé par un organisme public ou privé sur la base d'un accord avec l'armateur, ou travailler comme médecin indépendant, ou être engagé par l'armateur. La commission rappelle que, en ce qui concerne cette dernière possibilité et, conformément à la norme A1.2, paragraphe 4, de la convention, les médecins, dûment qualifiés, doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical. La commission estime que cette indépendance peut être compromise si le médecin est un employé de l'armateur. **La commission prie le gouvernement d'indiquer comment il donne effet à cette disposition de la convention.**

Règle 2.1 et le code. Contrat d'engagement maritime. La commission note la référence du gouvernement aux dispositions du Code de navigation qui font porter effet à cette règle et constate que de telles dispositions, de même que le contrat type d'engagement maritime, fournis par le gouvernement, ne s'appliquent qu'aux gens de mer inscrits sur la liste d'équipage. **La commission prie le gouvernement d'indiquer la manière dont il est donné effet à la règle 2.1 et au code à l'égard des gens de mer qui ne sont pas membres de l'équipage, et de transmettre une copie du contrat type d'engagement maritime applicable à ces marins.**

Norme A2.1, paragraphe 5. Durée du préavis. La commission note que, en ce qui concerne la durée minimale du préavis aux fins de mettre fin à l'emploi, le gouvernement se réfère aux dispositions d'une convention collective. La commission rappelle que la norme A2.1, paragraphe 5, de la convention exige l'adoption d'une législation établissant les durées minimales du préavis donné pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. **Elle prie le gouvernement de fournir des informations sur toute législation adoptée pour assurer la conformité avec les prescriptions de la norme A2.1 paragraphe 5.**

Règle 2.2. Norme A2.2, paragraphes 3 à 5. Salaires. Transmission des salaires aux familles. La commission note que le gouvernement n'a fourni aucune information au

under 18 years, as required by Standard A1.1, paragraph 4 of the Convention.

Regulation 1.2 and the Code. Medical certificate. The Committee notes that the legislation giving effect to this Regulation, in particular the Navigation Code and Royal Law Decree No. 1773 of 1933, as amended, only applies to seafarers registered as crew members, thus not covering the staff not directly involved in the navigation of the ship, such as waiters and hotel staff. **The Committee requests the Government to indicate the manner in which effect is given to Regulation 1.2 and Standard A1.2 with respect to seafarers who are not members of the crew.**

Standard A1.2, paragraph 4. Qualified medical practitioner. The Committee notes that under section 23(5) of Legislative Decree No. 271 of 1999, the doctor in charge of the medical examination of seafarers may be employed by a public or private institution that has an agreement with the shipowner, or self-employed or employed by the shipowner. The Committee recalls with regard to the latter possibility that, in accordance with *Standard A1.2, paragraph 4* of the Convention, duly qualified medical practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement. The Committee considers that this independence may be compromised if the practitioner is an employee of the shipowner. **The Committee requests the Government to indicate how it gives effect to this provision of the Convention.**

Regulation 2.1 and the Code – Seafarers' employment agreements (SEA). The Committee notes the Government's reference to the provisions of the Navigation Code implementing this Regulation and observes that such provisions as well as the model of SEA supplied by the Government, only apply to seafarers registered in the crew list. **The Committee requests the Government to indicate the manner in which effect is given to Regulation 2.1 and the Code with respect to seafarers who are not members of the crew, and to supply a copy of a model seafarer's employment agreement applicable to these seafarers.**

Standard A2.1, paragraph 5. Periods of notice. The Committee notes that, with regard to minimum periods of notice for termination of employment, the Government refers to the provisions of a collective agreement. The Committee recalls that *Standard A2.1, paragraph 5* of the Convention requires the adoption of laws or regulations establishing minimum notice periods for early termination of a SEA. **It requests the Government to provide information on any laws or regulations adopted to ensure conformity with the requirements of Standard A2.1, paragraph 5.**

Regulation 2.2. Standard A2.2, paragraphs 3 to 5 – Wages. Transmission of earnings to the family. The Committee notes that the Government has provided no information on the laws or regulations requiring shipowners to take measures to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries, as

Seafarers

M.L.C. 2006

Italy

sujet des lois ou règlements exigeant que l'armateur prenne les mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit, comme prévu dans la *norme A2.2, paragraphe 3*. La commission note que l'une des conventions collectives communiquées par le gouvernement (celle qui est applicable aux marins qui sont des résidents, mais qui ne sont pas des ressortissants de l'Union européenne, qui travaillent sur le pont ou dans la salle des machines à bord des navires inscrits au registre international italien) traite de certains aspects de cette prescription, alors que les autres ne comportent aucune disposition concernant la transmission des rémunérations aux familles. **La commission prie le gouvernement d'indiquer les mesures adoptées pour veiller à ce que les prescriptions prévues dans la norme A2.2, paragraphes 3 à 5, soient appliquées à l'égard de tous les marins.**

Règle 2.3 et le code. Durée du travail et du repos. La commission note que l'article 11 du décret législatif no 271/1999, dans sa teneur modifiée par le décret législatif no 108/2005, reproduit les dispositions de la *norme A2.3, paragraphes 3 et 5*, de la convention, prévoyant ainsi la possibilité de choisir entre le nombre maximal d'heures de travail et le nombre minimal d'heures de repos. Elle note aussi, d'après l'indication du gouvernement, que celui-ci a choisi les deux régimes. La commission rappelle que, aux termes de la *norme A2.3, paragraphe 2*, de la convention, chaque membre devra fixer soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé, soit le nombre minimal d'heures de repos. La commission estime que ce choix doit être fait par l'autorité compétente et ne peut relever des conventions collectives. **La commission prie le gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour fixer soit le nombre maximal d'heures de travail, soit le nombre minimal d'heures de repos, en conformité avec cette disposition de la convention.**

La commission note que l'article 16, paragraphe 1, du décret législatif no 71/2015, qui applique la directive no 2008/35/UE du Parlement européen et du Conseil, portant modification de la directive no 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, prévoit que les officiers en charge de la veille et les marins en charge de la veille et de la sécurité ou de la prévention de la pollution doivent bénéficier d'une période de repos minimale de 10 heures par 24 heures, pouvant être divisée en deux périodes maximum, dont l'une ne sera pas inférieure à 6 heures, l'intervalle entre deux périodes consécutives ne devant pas être supérieur à 14 heures. La commission constate que l'article 16, paragraphe 1, ne prévoit pas un nombre minimal d'heures de repos de 77 heures par période de 7 jours, comme requis par la *norme A2.3, paragraphe 5*. Elle note aussi que, aux termes de l'article 16, paragraphe 2, du même décret, la période de repos minimale peut être réduite jusqu'à un niveau non inférieur à 6 heures consécutives, à condition que cette réduction ne dure pas plus de 2 jours et que la période de repos par période de 7 jours ne soit pas inférieure à 77 heures. La commission constate que l'exception prévue à l'article 16, paragraphe 2, du décret législatif no 71/2015 n'est pas conforme à la *norme A2.3, paragraphes 5 et 6*,

provided by *Standard A2.2, paragraph 3*. The Committee notes that while one of the collective agreements transmitted by the Government (the one applicable to non-European Union resident seafarers working in the deck or engine departments on board ships in the Italian international register) deals with some aspects of this requirement, others do not include provisions on transmission of earnings to the family. **The Committee requests the Government to indicate the measures adopted to ensure that the requirements set in Standard A2.2, paragraphs 3 to 5 are implemented with respect to all seafarers.**

Regulation 2.3 and the Code. Hours of work and hours of rest. The Committee notes that section 11 of Legislative Decree No. 271/1999, as amended by Legislative Decree No. 108/2005, reproduces the provisions of *Standard A2.3, paragraphs 3 and 5* of the Convention, thereby providing for the alternative between maximum hours of work and minimum hours of rest. It further notes the Government's indication that it has chosen both regimes. The Committee recalls that, under *Standard A2.3, paragraph 2* of the Convention, each Member shall fix either a maximum number of hours of work or a minimum number of hours of rest. The Committee considers that this choice has to be made by the competent authority and cannot be left to collective agreements. **The Committee requests the Government to take the necessary measures to fix either a maximum number of hours of work or a minimum number of hours of rest in conformity with this provision of the Convention.**

The Committee notes that section 16(1) of Legislative Decree No. 71/2015, which implements Directive 2008/35/EU of the European Parliament and of the Council amending Directive 2008/106/EC on the minimum level of training of seafarers, provides that officers in charge of watchkeeping and seafarers in charge of watchkeeping and safety or prevention of pollution shall enjoy a minimum period of rest of ten hours in any 24-hours, which may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods shall not exceed 14 hours. The Committee observes that section 16(1) does not refer to 77 hours of rest in a seven-day period which should be provided as required by *Standard A2.3, paragraph 5*. It further notes that, under section 16(2) of the same Decree, the minimum period of rest may be reduced to not less than six consecutive hours, provided that the reduction does not last for more than two days and that the period of rest in seven days is not less than 77 hours. The Committee observes that the exception provided under section 16(2) of Legislative Decree No. 71/2015 is not in conformity with *Standard A2.3, paragraphs 5 and 6* of the Convention. The Committee recalls in this regard that the limits on hours of work or rest shall not exceed those established under *Standard A2.3, paragraph 5* and that any exceptions to *paragraphs 5 and 6* of this Standard which do not fall within those covered by *paragraph 14* (immediate safety of the

Seafarers

MLC, 2006

Italy

de la convention. La commission rappelle à ce propos que les limites de la durée du travail ou de repos ne doivent pas excéder celles établies conformément à la *norme A2.3, paragraphe 5*, et que toutes exceptions aux *paragraphes 5 et 6* de cette norme qui ne relèvent pas de celles couvertes par le *paragraphe 14* (pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer), y compris celles prévues dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), dans sa teneur modifiée, doivent suivre les prescriptions de la *norme A2.3, paragraphe 13*, et être établies par voie de convention collective. **La commission prie le gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que toutes exceptions aux dispositions prévues dans la norme A2.3, paragraphes 5 et 6, de la convention, autres que celles qui se justifient conformément au paragraphe 14 de la même norme, ne soient fournies que selon les conditions fixées dans la norme A2.3, paragraphe 13, de la convention.**

Règle 3.1 et le code. Logement et loisirs. La commission note que la principale loi qui fait porter effet à cette règle est la loi no 1045 de 1939 sur les conditions d'hygiène et de vie de l'équipage à bord des navires marchands nationaux. Dans son observation de 2011 relative à l'application de la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, consolidée dans la MLC, 2006, la commission avait rappelé que, depuis la ratification de la convention no 92 en 1981, le gouvernement n'avait pas adopté les lois ou règlements pour faire porter effet à toutes les prescriptions détaillées de cette convention. Le gouvernement avait indiqué pendant de nombreuses années qu'il avait l'intention d'adopter une nouvelle loi ou de réviser la loi no 1045/1939. La commission note qu'aucune réglementation n'a été établie à ce propos et qu'aucun progrès concret n'a été réalisé. Les prescriptions de la *règle 3.1* et du code sont toujours traitées par la loi no 1045/1939 qui comporte des dispositions manifestement obsolètes et ne correspond plus aux normes modernes de logement des équipages. La commission rappelle que la *norme A3.1* invite tous les membres à adopter des lois et règlements pour veiller à ce que les navires battant leurs pavillons fournissent un logement et des lieux de loisirs décentes. **Elle prie le gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour adopter une législation qui applique pleinement la règle 3.1 et le code.**

Règle 3.2 et le code. Alimentation et service de table. La commission note que, bien que la législation citée par le gouvernement comme faisant porter effet à la *règle 3.2* couvre un grand nombre de ses prescriptions, les dispositions de la loi no 1045/1939 concernant l'eau, l'alimentation, les cuisines et les contrôles de la quantité et de la qualité de l'alimentation et de l'eau ainsi que les inspections ne correspondent plus aux normes modernes relatives à ces questions. La commission rappelle que la *norme A3.2, paragraphe 1*, de la convention exige que tout membre adopte une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable,

ship, persons on board or cargo, or assistance to other ships or persons in distress at sea), including those provided for in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), as amended, must follow the requirements of *Standard A2.3, paragraph 13* and be provided by collective agreements. **The Committee requests the Government to take the necessary measures to ensure that any exceptions to the provisions set out in *Standard A2.3, paragraphs 5 and 6* of the Convention other than those justified under *paragraph 14* of the same Standard, are only provided under the conditions fixed in *Standard A2.3, paragraph 13* of the Convention.**

Regulation 3.1 and the Code. Accommodation and recreational facilities. The Committee notes that the main law implementing this Regulation is Act No. 1045 of 1939 on hygiene and living conditions of crews on board national merchant vessels. In its 2011 observation on the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), consolidated in the MLC, 2006, the Committee recalled that since the ratification of Convention No. 92 in 1981, the Government had failed to adopt laws or regulations giving effect to all of the detailed requirements of that Convention. For many years, the Government indicated that it intended to adopt new legislation or to revise Act No. 1045/1939. The Committee notes that no legislation has been issued in this regard and that no concrete progress has been made. The requirements of *Regulation 3.1* and the Code are still dealt with by Act No. 1045/1939 that contains manifestly obsolete provisions and no longer corresponds to modern crew accommodation standards. The Committee recalls that *Standard A3.1* calls on Members to adopt laws and regulations in order to ensure that ships flying its flag meet minimum standards for accommodation and recreational facilities. **It requests the Government to take all the necessary measures to adopt legislation which fully implements Regulation 3.1 and the Code.**

Regulation 3.2 and the Code. Food and catering. The Committee notes that, while the legislation cited by the Government as implementing this Regulation covers many of its requirements, the provisions of Act No. 1045/1939 on water, food, galleys, controls over the quantity and quality of food and water and inspections no longer correspond to modern standards on these matters. The Committee recalls that *Standard A3.2, paragraph 1* of the Convention requires that Members adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly their flag. *Standard A3.2, paragraph 2* provides for minimum standards with respect to food and drinking water supplies, the organization and equipment of the catering department and training of catering staff. **Referring also to its comments under Regulation 3.1, the Committee requests the Government to provide information on laws and regulations or other**

Seafarers

MLC, 2006

Italy

ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon. La norme A3.2, paragraphe 2, prévoit les normes minimales en ce qui concerne l'approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, l'aménagement et l'équipement du service de cuisine et de table et un personnel de cuisine convenablement formé.

Tout en se référant également à ses commentaires au sujet de la règle 3.1, la commission prie le gouvernement de communiquer des informations sur les lois et règlements ou les autres mesures adoptées pour donner effet aux prescriptions de la règle 3.2 et du code.

Norme A3.2, paragraphes 3 et 5. Cuisiniers de navire. La commission note que la circulaire no 005 du 9 mars 2010 prévoit que les autorités maritimes compétentes peuvent autoriser, en cas de manque de cuisiniers qualifiés à bord du navire, l'engagement, à titre de cuisiniers à bord, des marins qui ne détiennent pas de diplôme de qualification de cuisinier de navire, sous réserve qu'ils remplissent les conditions suivantes: a) avoir suivi une formation de base; b) avoir 20 ans révolus; c) détenir une qualification sanitaire les habilitant à manipuler des aliments; et d) posséder des diplômes reconnus (énumérés dans la circulaire) et/ou justifiant d'une expérience professionnelle dans le secteur. La circulaire prévoit que, après vingt quatre mois de travail dans le service de cuisine à bord, les marins qui désirent continuer à travailler en tant que cuisinier de navire doivent passer un examen en vue de l'obtention d'une qualification adéquate. La commission rappelle que seuls les navires qui opèrent avec un effectif de moins de 10 personnes peuvent ne pas être tenus d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié (norme A3.2, paragraphe 5). **La commission prie le gouvernement d'indiquer comment il donne effet à la norme A3.2, paragraphe 3, selon laquelle les armateurs doivent veiller à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation nationale.**

Règle 4.3. Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents. La commission note que le décret législatif no 271/1999 vise notamment à assurer la protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et la prévention des accidents et des maladies professionnelles. La commission note que, bien que le décret législatif no 81/2008 (le seul texte de la législation relatif à la sécurité et à la santé au travail) prévoit qu'une réglementation sera adoptée dans un délai déterminé pour coordonner ses dispositions avec celles du décret législatif no 271/1999 sur la santé et la sécurité à bord, aucune réglementation n'a encore été établie à ce sujet. La commission rappelle que, aux termes de la règle 4.3, paragraphe 3, tout membre doit adopter une législation et d'autres mesures au sujet des questions précisées dans le code, en tenant compte des instruments internationaux applicables, et fixer les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon. **La commission prie le gouvernement de communiquer des informations sur toute réglementation adoptée conformément au décret no 81/2008 ainsi que sur toutes autres mesures prises pour donner effet à la**

measures adopted to give effect to the requirements of Regulation 3.2 and the Code.

Standard A3.2, paragraphs 3 and 5. Ships' cooks. The Committee notes that Circular No. 005 of 9 March 2010 provides that competent maritime authorities could allow, where there is lack of a qualified ship's cook, to engage as ships' cooks also seafarers who do not hold the diploma of qualification as a ship's cook, provided that they comply with the following requirements: (a) having attended the basic training; (b) having turned 20 years of age; (c) holding the sanitary qualification to handle food; and (d) holding recognized diplomas (listed in the circular) and/or having work experience in the sector. The Circular provides that after 24 months of navigation in the kitchen service, the seafarer who wants to keep working as a ship's cook shall pass the exam for the respective qualification. The Committee recalls that only ships operating with a manning of less than ten may not be required to have on board a fully qualified cook (Standard A3.2, paragraph 5). **It requests the Government to indicate how it gives effect to Standard A3.2, paragraph 3, according to which shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with national requirements.**

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention. The Committee notes that Legislative Decree No. 271/1999 aims, inter alia, at ensuring the protection of safety and health of seafarers and the prevention of accidents and occupational diseases. The Committee further notes that, while Legislative Decree No. 81/2008 (single legal text on occupational safety and health (OSH)) provides that regulations will be adopted within a set timeframe to coordinate its provisions with those of Legislative Decree No. 271/1999 on OSH on board, no such regulations have been adopted so far. The Committee recalls that under Regulation 4.3, paragraph 3, each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for OSH protection and accident prevention on ships that fly its flag. **The Committee requests the Government to provide information on any regulations adopted pursuant to Decree 81/2008 as well as on any other measures taken to give effect to Regulation 4.3, paragraph 3, and Standard A4.3, paragraphs 1 to 3.**

National guidelines. The Committee notes the Government's reference to Circular No. 09/SM of the Ministry of Infrastructures and Transport which, in relation to the establishment of a homogeneous safety plan for shipowners, refers to the ILO code of practice on accident prevention on board ships at sea and in port, which provides guidance on the implementation of Convention No. 134, and the International Maritime Organization Guidelines on the basic elements of a shipboard OSH programme. The Committee notes, however, that the Government provides no information on the development of

Seafarers

MLC, 2006

Italy

règle 4.3, paragraphe 3, et à la norme A4.3, paragraphes 1 à 3.

Directives nationales. La commission prend note de la référence du gouvernement à la circulaire no 09/SM du ministère des Infrastructures et du Transport, laquelle, en ce qui concerne l'établissement d'un plan homogène de sécurité destiné aux armateurs, se réfère au *Recueil de directives pratiques du BIT sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, qui fournit des directives pour la mise en œuvre des dispositions de la convention no 134, ainsi qu'aux directives de l'Organisation maritime internationale sur les éléments de base d'un programme relatif à la sécurité et à la santé à bord. La commission note cependant que le gouvernement ne fournit aucune information sur l'élaboration de directives nationales sur la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires, comme requis dans la *règle 4.3, paragraphe 2*, de la convention. La commission attire l'attention du gouvernement à ce propos sur les directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC, 2006, adoptées en 2014. **Elle prie le gouvernement de fournir des informations sur l'élaboration, après consultation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord, afin de protéger les marins qui vivent, travaillent et se forment à bord des navires battant son pavillon, et d'en fournir une copie dès qu'elles seront disponibles.**

Comité de sécurité. La commission note que l'article 12 du décret législatif no 271/1999 prévoit la création d'un service de prévention et de protection qui se compose de gens de mer. Ce service doit représenter les différentes catégories de gens de mer à bord et être composé d'un nombre suffisant en fonction du type de navire et du type de navigation. L'article 12, paragraphe 5, prévoit que, pour certains navires, et notamment ceux dont la jauge brute est inférieure à 200 tonneaux, le service peut être établi à terre et le responsable du service et le personnel peuvent être nommés parmi les organismes d'armateurs à terre. La commission rappelle que la *norme A4.3, paragraphe 2 d)*, de la convention prévoit qu'un comité de sécurité du navire doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus. **Elle prie le gouvernement de fournir des informations sur les mesures prises pour donner pleinement effet à cette disposition de la convention.**

Règle 4.5 et le code. Sécurité sociale. Protection des résidents qui travaillent à bord des navires battant pavillon étranger. La commission note que, conformément à la *norme A4.5, paragraphes 2 et 10*, de la convention, le gouvernement a spécifié les branches suivantes de la sécurité sociale: indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, prestations aux familles, prestations de maternité, prestations d'invalidité et prestations de survivants. Elle note, d'après l'indication du gouvernement, que les gens de mer bénéficient, au même titre que tous les autres travailleurs, de la couverture de la sécurité sociale fournie par la législation italienne. Le gouvernement communique des informations sur la couverture supplémentaire ou spéciale de la sécurité sociale accordée aux gens de mer à titre de couverture complémentaire par rapport à la

national guidelines on OSH as required under *Regulation 4.3, paragraph 2* of the Convention. The Committee draws the Government's attention in this regard to the Guidelines for implementing the OSH provisions of the MLC, 2006, adopted in 2014. **It requests the Government to provide information on the development, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations, of national guidelines for the management of OSH, to protect seafarers that live, work and train on board ships flying its flag, and to provide a copy of them when available.**

Safety committee. The Committee notes that section 12 of Legislative Decree No. 271/1999 provides for the establishment of a service of prevention and protection composed of seafarers. The service should represent the different categories of seafarers on board and be of sufficient number in relation with the typology of the ship and the type of navigation. Section 12(5) provides that for some ships, including those of less than 200 gross tonnage, the service can be established ashore and the responsible for the service and the staff can be nominated among shipowners' bodies ashore. The Committee recalls that *Standard A4.3, paragraph 2(d)* of the Convention provides that a ship's safety committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers. **It requests the Government to provide information on the measures taken to give full application to this provision of the Convention.**

Regulation 4.5 and the Code. Social security. Protection of residents working on ships flying a foreign flag. The Committee notes that, in accordance with *Standard A4.5, paragraphs 2 and 10* of the Convention, the Government has specified the following branches of social security: sickness benefit; unemployment benefit; old-age benefit; employment injury benefit; family benefit; maternity benefit; invalidity benefit; and survivors' benefit. It notes the Government's indication that seafarers benefit, as all workers, from social security coverage provided under the Italian legislation. The Government provides information on the additional or ad hoc social security coverage for seafarers supplementary to the basic coverage for the nine branches specified. Noting that most of the legislation regulating social security for seafarers only applies to seafarers working on board ships flying the Italian flag, the Committee recalls that under *Standard A4.5 paragraph 3*, each Member shall take steps to provide the complementary social security protection referred to in *paragraph 1* of the Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory, regardless of the flag of the ships they work on. **The Committee requests the Government to provide information on the measures taken to ensure that all seafarers ordinarily resident in Italy, including those who work on board ships flying a foreign flag, are granted social security coverage in the branches specified, which is no less favourable than that enjoyed by shore workers resident in Italy, in conformity with Regulation 4.5 of the Convention.**

Seafarers

MLC, 2006

Italy

couverture de base pour les neuf branches spécifiées. Tout en notant que la majorité de la législation qui régit la sécurité sociale relative aux gens de mer ne s'applique qu'aux gens de mer qui travaillent à bord des navires battant pavillon italien, la commission rappelle que, aux termes de la *norme A4.5, paragraphe 3*, tout membre doit prendre des mesures pour assurer la protection de la sécurité sociale complémentaire prévue au *paragraphe 1* de la norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire, quel que soit le pavillon du navire sur lequel ils travaillent. ***La commission prie le gouvernement de fournir des informations sur les mesures prises pour veiller à ce que tous les gens de mer qui résident habituellement en Italie, y compris ceux qui travaillent à bord de navires battant pavillon étranger, bénéficient de la couverture de la sécurité sociale dans toutes les branches spécifiées, laquelle ne sera pas moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident en Italie, conformément à la règle 4.5 de la convention.*** La commission note que le gouvernement se réfère à l'existence d'accords bilatéraux et multilatéraux sur la sécurité sociale, mais ne fournit pas d'informations sur la question de savoir si, et de quelle manière, ces accords garantissent une conformité avec les dispositions de la convention relatives à la sécurité sociale. ***Elle prie le gouvernement de communiquer de plus amples détails sur la couverture de la sécurité sociale des gens de mer conformément à de tels accords bilatéraux et multilatéraux.***

[Le gouvernement est prié de répondre de manière complète aux présents commentaires en 2018.]

The Committee notes that the Government refers to the existence of bilateral and multilateral agreements on social security, but provides no information on whether and how these agreements ensure that the provisions of the Convention on social security are complied with. ***It requests the Government to provide further details on social security coverage of seafarers under these bilateral and multilateral agreements.***

[The Government is asked to reply in full to the present comments in 2018.]