



Bruxelles, 13.3.2014  
COM(2014) 161 final

ANNEX 1

## **ALLEGATI**

**Proposte di modifica del codice della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 sottoposte all'esame del direttore generale dell'OIL dai membri dell'OIL e dal Comitato tripartito speciale istituito a norma dell'articolo XIII ai fini della loro adozione in conformità all'articolo XV della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006**

**della**

**decisione del Consiglio**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 103a sessione della Conferenza internazionale del lavoro per quanto riguarda le modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo**

## ALLEGATO

### **I – PRIMA SERIE DI PROPOSTE CONGIUNTE: PROPOSTA DI MODIFICHE DEL CODICE RIGUARDANTE LA REGOLA 2.5 DELLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO DEL 2006**

La presente proposta si basa sui principi adottati in occasione della nona sessione (2-6 marzo 2009) del gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti sulla responsabilità e l'indennizzo per rivendicazioni relative a casi di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi<sup>1</sup>. Le note a piè di pagina della presente proposta sono fornite solo a scopo informativo e non fanno parte del testo delle modifiche.

#### **A. Proposte relative alla norma A2.5**

1. Nella versione attuale del titolo "Norma A2.5 – Rimpatrio", sostituire "A2.5" con "A2.5.1".
2. Dopo il punto 9 della versione attuale della norma A2.5, aggiungere il titolo e il testo che seguono:

##### Norma A2.5.2 – Garanzia finanziaria<sup>2</sup>

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

2. Ai fini della presente norma, un marittimo è considerato abbandonato quando, in violazione delle prescrizioni della presente Convenzione o dei termini del contratto di lavoro del marittimo, l'armatore:

- a) non sostiene il costo del rimpatrio del marittimo; oppure
- b) ha lasciato il marittimo senza l'assistenza e i mezzi di sostentamento necessari; oppure
- c) ha altrimenti estinto in modo unilaterale il rapporto con il marittimo, per esempio non corrispondendogli i salari previsti dal contratto per un periodo di almeno due mesi.

3. Ciascun membro garantisce che per le navi battenti la sua bandiera sia disponibile un sistema di garanzia finanziaria che ottemperi alle prescrizioni della presente norma. Il sistema di garanzia finanziaria può assumere la forma di un regime di

---

<sup>1</sup> OIL-OMI-WGPS/9/2009/10, Relazione finale, gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti sulla responsabilità e l'indennizzo per richieste relative a casi di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi, nona sessione. Cfr.: [http://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS\\_161446/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_161446/lang--en/index.htm). L'importanza di questo gruppo di lavoro nell'ambito del monitoraggio successivo all'adozione della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 è stata riconosciuta anche in una risoluzione adottata nel quadro della 94<sup>a</sup> sessione della Conferenza internazionale del lavoro, nell'ambito della quale è stata adottata la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006. Si veda la risoluzione riguardante il gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti sulla responsabilità e l'indennizzo per rivendicazioni relative a casi di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi, Conferenza internazionale del lavoro, verbali provvisori n. 3-1 (Rev.), 94<sup>a</sup> sessione (marittima), Ginevra, 2006, pagg. 3-1/16. Cfr.: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_088130/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang--en/index.htm).

<sup>2</sup> Il titolo proposto stabilisce un collegamento tra la fornitura di una garanzia finanziaria per il rimpatrio di cui alla regola 2.5, punto 2, e la nozione di abbandono come definita nella proposta di nuova norma A2.5.2, punto 2 (ex punto 5 dei "principi" del gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti).

sicurezza sociale, di un'assicurazione, di un fondo nazionale o di altri strumenti analoghi. La sua forma è stabilita dal membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.

4. Il sistema di garanzia finanziaria deve fornire un accesso diretto, una copertura sufficiente e un'assistenza finanziaria rapida, conformemente alla presente norma, ad ogni marittimo che viene abbandonato dopo essere stato impiegato o ingaggiato o aver lavorato a qualsiasi titolo a bordo di una nave battente bandiera di tale membro.

5. Ai fini della presente norma, l'assistenza al marittimo e i mezzi di sostentamento necessari devono comprendere: cibo, vestiario, alloggio adeguati, le cure mediche necessarie e altri costi ragionevoli o oneri derivanti dall'abbandono.

6. Ogni membro deve disporre che le navi che battono la sua bandiera e per le quali si applica la regola 5.1.3, punto 1 o 2, forniscano prove documentali di garanzia finanziaria rilasciate dal fornitore del servizio di garanzia finanziaria<sup>3</sup>. Le prove documentali devono essere collocate in un punto in evidenza nell'alloggio del marittimo. Qualora la copertura sia fornita da più di un fornitore di servizi di garanzia finanziaria, deve essere conservato a bordo il documento fornito da ciascun fornitore.

7. Le prove documentali di garanzia finanziaria devono contenere le informazioni prescritte nell'appendice A2-I; devono essere redatte in inglese o accompagnate da una traduzione in lingua inglese.

8. L'assistenza del sistema di garanzia finanziaria deve essere concessa in tempi rapidi a seguito della richiesta presentata dal marittimo interessato, oppure a suo nome, e corredata della necessaria giustificazione di tale diritto in conformità al precedente punto 2.

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

a) i salari e gli altri emolumenti dovuti dall'armatore al marittimo in base a quanto previsto dal contratto di lavoro, dal contratto collettivo pertinente o dalla legislazione nazionale dello Stato di bandiera, limitati a quattro mesi di retribuzioni arretrate e a quattro mesi di emolumenti da ricevere;

b) tutte le spese ragionevolmente sostenute dal marittimo, compreso il costo del rimpatrio di cui al punto 10; nonché

c) i costi relativi all'assistenza e ai mezzi di sostentamento necessari a partire dall'atto o dall'omissione che ha configurato l'abbandono fino all'arrivo del marittimo a casa.

10. I costi di rimpatrio includono il viaggio con mezzi di trasporto adeguati e rapidi, normalmente aerei, la fornitura al marittimo di cibo e alloggio dal momento in cui lascia la nave fino al suo arrivo a casa, la fornitura delle cure mediche necessarie, il

<sup>3</sup>

Il gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti ha convenuto nel 2009 che tale voce deve essere aggiunta all'elenco dei settori soggetti al controllo dello Stato di approdo e dovrebbe di conseguenza essere oggetto di certificazione per le navi che devono essere sottoposte ad ispezione e certificate. Si veda la relazione finale di cui alla nota 1, punto 106. L'espressione "prove documentali" è stata utilizzata per tenere conto delle differenze di opinione circa il formato preciso della documentazione comprovante la garanzia finanziaria. Tale formulazione è anche coerente con l'approccio adottato nelle *Linee guida dell'OIL per le ispezioni dello Stato di bandiera* elaborate nel 2008 nell'ambito di un incontro tripartito internazionale di esperti.

trasferimento e il trasporto degli effetti personali e qualsiasi altro costo ragionevole o onere derivante dall'abbandono.

11. Se il fornitore dell'assicurazione o di un'altra forma di garanzia finanziaria ha effettuato un qualsiasi pagamento a un marittimo in conformità alle disposizioni della presente norma, tale fornitore deve acquisire per surrogazione, cessione o in altro modo, fino all'importo pagato, i diritti che sarebbero spettati al marittimo.

12. Nulla della presente norma pregiudica il diritto di ricorso dell'assicuratore o del fornitore della garanzia finanziaria nei confronti di terzi.

13. Le disposizioni contenute nella presente norma non intendono essere esclusive né pregiudicare altri diritti, rivendicazioni o riparazioni eventualmente disponibili per indennizzare i marittimi che sono stati abbandonati. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali possono prevedere che gli importi da pagare in forza della presente norma possano essere dedotti dagli importi ricevuti da altre fonti e derivanti da diritti, rivendicazioni o riparazioni che possono essere oggetto di indennizzo ai sensi della norma attuale.

## **B. Proposta relativa alla linea guida B2.5**

Alla fine della versione attuale della linea guida B2.5, aggiungere il titolo e il testo che seguono:

### Linea guida B2.5.3 – Garanzia finanziaria

1. In applicazione del punto 8 della norma A2.5.2, un'eventuale necessità di tempo per controllare la validità di taluni aspetti della richiesta del marittimo non dovrebbe impedire a quest'ultimo o a un suo rappresentante di ricevere immediatamente la parte di assistenza richiesta che è stata riconosciuta come giustificata.

## **C. Proposta di nuova appendice**

Prima dell'appendice A5-I, aggiungere la seguente appendice:

### APPENDICE A2-I

#### *Prove di garanzia finanziaria a norma della regola 2.5, punto 2*

Il certificato o<sup>4</sup> altra prova documentale di cui alla norma A2.5.2, punto 7, deve contenere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave;
- b) porto di immatricolazione della nave;
- c) indicativo di chiamata della nave;
- d) numero OMI della nave;
- e) nome e indirizzo del fornitore della garanzia finanziaria;

---

<sup>4</sup> Come indicato in precedenza, in seno al gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti si sono registrate alcune differenze di opinione riguardo al formato delle prove della garanzia. È stata proposta la parola "o" per offrire una maggiore flessibilità.

- f) recapiti delle persone o del soggetto responsabili del trattamento delle richieste di assistenza dei marittimi;
- g) nome dell'armatore;
- h) periodo di validità della garanzia finanziaria; nonché
- i) un attestato che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della norma A2.5.2.

#### **D. Proposte relative alle appendici A5-I, A5-II e A5-III<sup>5</sup>**

1. Alla fine dell'appendice A5-I, aggiungere la seguente voce:

Garanzia finanziaria per il rimpatrio.

2. All'appendice A5-II, dopo la voce 14 del titolo *Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo – Parte I*, aggiungere la seguente voce:

15. Garanzia finanziaria per il rimpatrio (regola 2.5).

3. All'appendice A5-II, dopo la voce 14 del titolo *Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo – Parte II*, aggiungere la seguente voce:

15. Garanzia finanziaria per il rimpatrio (regola 2.5).

4. Alla fine dell'appendice A5-III, aggiungere il seguente settore:

Garanzia finanziaria per il rimpatrio.

#### **II - SECONDA SERIE DI PROPOSTE CONGIUNTE: PROPOSTA DI MODIFICHE DEL CODICE RIGUARDANTE LA REGOLA 4.2 DELLA CLM DEL 2006**

La presente proposta si basa sui principi adottati in occasione della nona sessione (2-6 marzo 2009) del gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti sulla responsabilità e l'indennizzo per rivendicazioni relative a casi di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi<sup>6</sup>. Le note a piè di pagina della presente proposta sono fornite solo a scopo

<sup>5</sup> Come indicato alla nota 3, il gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti ha convenuto che tali prescrizioni sarebbero inserite nel sistema di certificazione delle navi.

<sup>6</sup> OIL-OMI-WGPS/9/2009/10, *Relazione finale*, gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti sulla responsabilità e l'indennizzo per rivendicazioni relative a casi di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi, nona sessione. L'importanza di questo gruppo di lavoro nell'ambito del monitoraggio successivo all'adozione della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 è stata riconosciuta anche in una risoluzione adottata nel quadro della 94<sup>a</sup> sessione della Conferenza internazionale del lavoro, nell'ambito della quale è stata adottata la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006. Si veda la risoluzione riguardante il gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti sulla responsabilità e l'indennizzo per rivendicazioni relative a casi di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi, Conferenza internazionale del lavoro, *verbali provvisori* n. 3-1 (Rev.), 94<sup>a</sup> sessione (marittima), Ginevra, 2006, pagg. 3-1/16. Cfr.: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_088130/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang--en/index.htm).

informativo e non fanno parte del testo delle modifiche.

#### **A. Proposte relative alla norma A4.2**

1. Nella versione attuale del titolo "Norma A4.2 – Responsabilità dell'armatore", sostituire "A4.2" con "A4.2.1".

2. Dopo il punto 7 della versione attuale della norma A4.2, aggiungere il testo che segue:

8. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali devono disporre che il sistema di garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo secondo quanto previsto dal punto 1, lettera b), della presente norma per le rivendicazioni contrattuali, di cui alla norma A4.2.2, rispetti le seguenti prescrizioni minime:

a) l'indennizzo contrattuale, se previsto dal contratto di lavoro del marittimo e fatta salva la lettera c) in appresso, deve essere corrisposto per intero e senza ritardi;

b) non deve essere esercitata alcuna pressione ad accettare pagamenti per un importo inferiore a quello stabilito per contratto;

c) qualora la natura della disabilità a lungo termine di un marittimo rendesse difficile valutare l'indennizzo integrale eventualmente spettantegli, il marittimo deve ricevere dall'armatore un pagamento o dei pagamenti intermedi in modo da non subire indebite privazioni;

d) ai sensi della regola 4.2, punto 2, il marittimo riceve il pagamento fatti salvi gli altri diritti spettantegli a norma di legge; l'armatore può tuttavia dedurre tale pagamento dalle indennità per danni eventualmente derivanti da qualsiasi altra rivendicazione da parte del marittimo nei suoi confronti riferita allo stesso evento;

e) la richiesta di indennizzo contrattuale può essere presentata direttamente dal marittimo in questione, da un suo parente prossimo o da un suo rappresentante o da un beneficiario designato<sup>7</sup>.

9. Le disposizioni legislative e regolamentari di ciascun membro devono garantire che i marittimi siano informati preventivamente nel caso che la garanzia finanziaria dell'armatore debba essere annullata, o che siano informati immediatamente qualora tale garanzia non debba essere rinnovata.

10. Le disposizioni legislative e regolamentari di ciascun membro devono garantire che lo Stato di bandiera sia informato dal fornitore dell'assicurazione qualora la garanzia finanziaria dell'armatore debba essere annullata, sia annullata o non sia rinnovata.

11. Ogni membro deve disporre che le navi battenti la sua bandiera forniscano prove documentali di garanzia finanziaria rilasciate dal fornitore del servizio di garanzia finanziaria. Le prove documentali devono essere collocate in un punto in evidenza

---

<sup>7</sup> La formulazione che figurava nei principi proposti dal gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL di esperti (si veda la relazione finale, di cui alla nota 6, punti 149-152, e l'appendice II, "principi", punto 4), è stata modificata per ragioni di opportunità giuridica. Sebbene la formulazione sia stata oggetto di un accordo (si veda il punto 152), il portavoce del gruppo dei marittimi ha raccomandato di mettere il punto fra parentesi quadre (si veda il punto 151). Va notato che nella proposta attuale le parentesi quadre non compaiono.

nell'alloggio del marittimo. Qualora la copertura sia fornita da più di un fornitore di servizi di garanzia finanziaria, deve essere conservato a bordo il documento fornito da ciascun fornitore.

12. La garanzia finanziaria deve prevedere il pagamento di tutte le rivendicazioni contrattuali da essa coperte che si presentino durante il periodo di validità del documento.

13. Le prove documentali di garanzia finanziaria devono contenere le informazioni prescritte nell'appendice A4-I; devono essere redatte in inglese o accompagnate da una traduzione in lingua inglese.

Aggiungere il seguente titolo e il seguente testo alla versione attuale della norma A4.2:

#### Norma A4.2.2 – Trattamento delle rivendicazioni contrattuali<sup>8</sup>

1. Ai fini della norma A4.2.1 e della versione attuale della norma, l'espressione "rivendicazione contrattuale" indica ogni rivendicazione connessa a malattia, infortunio o decesso che si presenti mentre il marittimo è in servizio nel quadro di un contratto di lavoro di marittimo o che derivi dal suo impiego nel quadro di un tale contratto.

2. Le disposizioni legislative e regolamentari di ciascun membro devono garantire che siano in atto misure efficaci per ricevere, gestire e risolvere con imparzialità le rivendicazioni contrattuali relative all'indennizzo di cui alla norma A4.2.1 mediante procedure rapide ed eque.

### **B. Proposte relative alla linea guida B4.2**

1. Nella versione attuale del titolo "Linea guida B4.2 – Responsabilità dell'armatore", sostituire "B4.2" con "B4.2.1".

2. Al punto 1 della versione attuale della linea guida B4.2, sostituire "Norma A4.2" con "Norma A4.2.1".

3. Dopo il punto 3 della versione attuale della linea guida B4.2, aggiungere il titolo e il testo che seguono:

#### Linea guida B4.2.2 – Trattamento delle rivendicazioni contrattuali

1. Le disposizioni legislative o regolamentari nazionali dovrebbero prevedere che le parti al pagamento di una rivendicazione contrattuale possano utilizzare i moduli di ricevuta e di liberatoria di cui all'appendice B4-I.

### **C. Proposte di nuove appendici**

1. Dopo l'appendice A2-I, aggiungere la seguente appendice:

#### APPENDICE A4-I

---

<sup>8</sup> I principi proposti dal gruppo di lavoro ad hoc congiunto OMI/OIL di esperti riguardavano due questioni. Si veda la relazione finale di cui alla nota 6, punti 133-134.

*Prove di garanzia finanziaria a norma della regola 2.5, punto 2*

Le prove documentali di garanzia finanziaria prescritte dalla norma A4.2.1, punto 13, devono includere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave;
- b) porto di immatricolazione della nave;
- c) indicativo di chiamata della nave;
- d) numero OMI della nave;
- e) nome e recapiti del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
- e) sede di attività del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
- g) nome dell'armatore;
- h) periodo di validità della garanzia finanziaria;
- i) un attestato dell'autorità competente che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della presente norma.

2. Dopo l'appendice A4-I, aggiungere la seguente appendice:

APPENDICE B4-I

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

Nave:

.....

Evento:

.....

Marittimo/erede            legale            e/o            persona            a            carico:

.....

Armatore:

.....

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

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

Data:

.....

Marittimo/erede            legale            e/o            persona            a            carico:

.....



Firma:

.....

*Per conoscenza:*

Armatore/rappresentante dell'armatore:

Firma:

.....

Assicuratore/rappresentante dell'assicuratore:

Firma:

.....

---

\* Cancellare le voci non pertinenti.

#### **D. Proposte relative alle appendici A5-I, A5-II e A5-III<sup>9</sup>**

1. Alla fine dell'appendice A5-I, aggiungere la seguente voce:

Garanzia finanziaria relativa alla responsabilità dell'armatore.

2. All'appendice A5-II, dopo la voce 15 del titolo *Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo – Parte I*, aggiungere la seguente voce:

16. Garanzia finanziaria relativa alla responsabilità dell'armatore (regola 4.2).

3. All'appendice A5-II, dopo la voce 15 del titolo *Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo – Parte II*, aggiungere la seguente voce:

16. Garanzia finanziaria relativa alla responsabilità dell'armatore (regola 4.2).

4. Alla fine dell'appendice A5-III, aggiungere il seguente settore:

Garanzia finanziaria relativa alla responsabilità dell'armatore

---

<sup>9</sup> Il gruppo di lavoro *ad hoc* OMI/OIL di esperti ha convenuto nel 2009 che tale voce deve essere aggiunta all'elenco dei settori soggetti al controllo dello Stato di approdo e dovrebbe di conseguenza essere oggetto di certificazione per le navi che devono essere sottoposte ad ispezione e certificate. Si veda la relazione finale di cui alla nota 1, punto 126. Tale formulazione è anche coerente con l'approccio adottato nelle *Linee guida dell'OIL per le ispezioni dello Stato di bandiera* elaborate nel 2008 nell'ambito di un incontro tripartito internazionale di esperti. Cfr.: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_101788/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_101788/lang--en/index.htm)