

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

In vigore le modifiche alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 24th, 2024

Sono in vigore da ieri otto emendamenti alla Convenzione internazionale del Lavoro Marittimo del 2006 (Mlc) volti a migliorare le condizioni di vita e lavoro dei marittimi a bordo delle navi mercantili.

Si prevede innanzitutto che i marittimi debbano essere compiutamente informati dei propri diritti prima o durante le pratiche di reclutamento.

Gli stati di bandiera e di approdo devono essere proattivi nel facilitare e assistere i marittimi che necessitano di rimpatrio, compresi quelli considerati abbandonati. Ciò include i marittimi sostitutivi, ai quali devono essere riconosciuti gli stessi diritti ai sensi della Mlc 2006. La responsabilità per i marittimi sostitutivi spetta allo stato di approdo, allo stato di bandiera e agli stati fornitori di manodopera.

Devono essere fornite strutture ricreative, comfort e servizi adeguati, compresi servizi telefonici e Internet. Qualsiasi addebito per l'utilizzo del telefono o di Internet dalla nave alla terraferma deve essere ragionevole. Gli Stati dovrebbero inoltre fornire l'accesso a Internet ai marittimi a bordo delle navi nei loro porti e all'ancoraggio, con un importo ragionevole per qualsiasi costo.

A bordo devono essere presenti scorte adeguate di cibo e acqua potabile, tenendo conto del numero di marittimi a bordo, delle esigenze religiose e delle pratiche culturali. La durata e la natura del viaggio devono essere adeguate in termini di qualità, valore nutrizionale, varietà e devono essere fornite gratuitamente durante il periodo di ingaggio. L'organizzazione e l'attrezzatura del reparto ristorazione devono essere tali da consentire la preparazione e il servizio dei pasti in condizioni igieniche.

Gli Stati devono garantire lo sbarco tempestivo dei marittimi che necessitano di cure mediche immediate e l'accesso alle strutture mediche a terra. Qualora un marittimo sia morto a bordo, lo Stato nel cui territorio si è verificato il decesso (comprese le sue acque territoriali) o nel cui territorio la nave entra successivamente, deve facilitare il rimpatrio della salma. Ai marittimi non dovrebbe essere impedito di sbarcare per motivi di salute pubblica e alle navi dovrebbe essere consentito di rifornire le proprie scorte, carburanti, acqua, cibo e provviste.

Dovrebbero essere previste misure e dispositivi di protezione individuale di dimensioni adeguate a ridurre il rischio di esposizione a livelli nocivi di fattori ambientali e sostanze chimiche, tenendo conto del crescente numero di personale di sesso femminile. Tutti i decessi di marittimi dovrebbero essere adeguatamente indagati e registrati dallo Stato di bandiera della nave e segnalati annualmente all'Ilo.

Infine, in merito ai certificati di sicurezza finanziaria, si prevede che oltre al nome dell'armatore venga aggiunto, se differente, quello del *registered owner*. Questa modifica formalizzerà la posizione già esistente tra il Gruppo Internazionale dei P&I Club e gli Stati sottoscrittori, chiarendo agli ufficiali del Port state control che i certificati di sicurezza finanziaria Mlc sono conformi se rilasciati all'armatore o al registered owner. Questo correggerà i casi in cui in precedenza alcuni ufficiali di Psc avevano annotato delle carenze se l'entità indicata sulla Dichiarazione Mlcdi una nave non corrispondeva a quella dell'entità indicata nei certificati di sicurezza finanziaria Mlc rilasciati dagli dai Club P&I del Gruppo Internazionale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, December 24th, 2024 at 6:46 pm and is filed under [Economia](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.