

Capitolo III

Lo Stato del porto e le condizioni di vita e di lavoro dei marittimi

SOMMARIO: 1. L' «elemento umano» nell'ambito della navigazione marittima. – 2. Il controllo dello Stato del porto relativo alle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi. – 2.1 La Convenzione (n. 147) sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili. – 2.2 L'estensione del controllo al settore della pesca. – 3. Le responsabilità dello Stato del porto nella Convenzione sul lavoro marittimo del 2006. – 3.1 Premessa. – 3.2 Il *Port State Control*. – 3.3 (*Segue*) La gestione dei reclami sporti a terra dai marittimi. – 4. La responsabilità nei confronti dei marittimi abbandonati. – 5. Il contributo al benessere dei marittimi.

1. L' «elemento umano» nell'ambito della navigazione marittima

Il 25 giugno 2012 è stata celebrata per la seconda volta la giornata internazionale dei marittimi (*Day of the Seafarer*), una ricorrenza istituita a partire dal 2011 come riconoscimento simbolico dell'«invaluable contribution seafarers make to international trade and the world economy, often at great personal cost to themselves and their families»; per di più, il 2010 era stato scelto dall'Organizzazione marittima internazionale (OMI) come anno del marittimo (*Year of the Seafarer*)¹. Circa il 90% del commercio mondiale attuale si avvale effettivamente del trasporto marittimo, nell'ambito del quale sono coinvolti più di 1.3 milioni di marittimi². Secondo le stime effettuate dal Consiglio Marittimo Baltico e Internazionale, una delle più antiche associazioni internazionali rappresentative

1 Cfr. le informazioni sul *Day of the Seafarer*, consultabili nel sito www.imo.org/about/events/pages/day-of-the-seafarer.aspx e sul *2010: Year of the Seafarer*, nel sito www.imo.org/OurWork/HumanElement/GoToSea/Pages/2010-YearoftheSeafarer.aspx. Il 25 giugno è stato designato *Day of the Seafarer* dalla Conferenza degli Stati parti alla Convenzione STCW in occasione degli emendamenti apportati a tale strumento nel giugno 2010 (cfr. STCW/CONF.2/32, 1 July 2010, *Adoption of the Final Act and Any Instruments, Resolutions and Recommendations Resulting From the Work of the Conference*, Resolution 18, “*Year of the Seafarer*”).

2 Dati forniti dall'OIL, consultabili nel sito www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers (ultimo accesso il 5.7.2012).

dell'industria marittima, nel 2010 il numero di lavoratori impiegati a bordo delle navi era pari a 624.000 ufficiali e 747.000 graduati³; fra i Paesi fornitori di manodopera si sono gradualmente affermati i Paesi asiatici, in particolare la Cina, l'India e le Filippine⁴. Tali dati inducono a riflettere sul ruolo che i marittimi, in quanto individui, occupano nell'ambito del diritto del mare e, in un secondo momento, sulle eventuali responsabilità e sui poteri dello Stato del porto nei loro confronti.

Sebbene la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare imponga agli Stati di bandiera di adottare tutte le misure necessarie per salvaguardare la sicurezza, con particolare riguardo, fra l'altro, alla composizione, alle condizioni di lavoro e di addestramento degli equipaggi, tenendo conto degli appropriati strumenti internazionali, essa non attribuisce precisi poteri di applicazione allo Stato del porto in questo settore⁵. I *fora* internazionali rilevanti a tale riguardo sono costituiti dall'OMI e dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL).

I marittimi rilevano, innanzitutto, in qualità di soggetti attivi coinvolti nella conduzione della nave, dalla cui competenza e professionalità dipende la sicurezza della navigazione. Nell'ambito dell'OMI il «fattore umano» rileva essenzialmente quale dimensione della sicurezza marittima, nella sua duplice accezione di *safety* e *security*, la cui quale risulta significativamente accresciuta da migliori livelli di *performance* sul piano umano⁶. A tale visione corrisponde la definizione data dall'Organizzazione della nozione di «human element» come «a complex multi-dimensional issue that affects maritime safety, security and marine environmental protection», nel quale è ricompresa un'intera gamma di attività umane⁷. Un'esatta e piena comprensione dell'incidenza del fattore umano rispetto alla produzione di

3 BIMCO/ISF, *Manpower 2010 Update. The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers*, December 2010, consultabile nel sito www.marisec.org. Nel 2005, invece, il numero stimato di marittimi in servizio sulle navi era pari a 466.000 ufficiali e 721.000 graduati (BIMCO/ISF, *Manpower 2005 Update. The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers*, December 2005, consultabile nel sito www.marisec.org).

4 Nel 2010 le Filippine si sono piazzate come primo fornitore di ufficiali, seguite dalla Cina e dall'India, mentre la Cina è stato il primo fornitore di graduati, seguita dall'Indonesia e dalla Turchia (Report by the UNCTAD Secretariat, *Review of Maritime Transport 2011*, consultabile nel sito <http://unctad.org>, p. 159).

5 Art. 94, par. 3, lett. b), e par. 5 della *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, Montego Bay, 10 décembre 1982, Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1834, p. 3. Sul punto cfr. WOLF F., KELLERSON H., *Les problèmes de droit du travail et la Convention sur le droit de la mer*, in *Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3ème conférence des Nations Unies. Colloque de Rouen*, Paris, 1984, pp. 224-237.

6 IMO Doc. A 23/Res.947, 26 February 2004, *Resolution A.947(23) adopted on 27 November 2003 (Agenda item 17), Human Element Vision, Principles and Goals for the Organization*.

7 *Ibidem*, Principles, lett. a)).

incidenti marittimi è essenziale per adottare misure preventive e correttive efficaci, cosicché la considerazione delle questioni connesse ai marittimi è principalmente intesa a diminuire le probabilità che siano commessi errori umani⁸. Gli standard minimi internazionalmente accettati relativi alla competenza della gente di mare sono previsti dalla Convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (Convenzione STCW) e dal relativo Codice, nonché dalla Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia per quanto concerne le navi da pesca (Convenzione STCW-F). Risale inoltre al 1993 l'adozione da parte dell'OMI del Codice internazionale di gestione della sicurezza (Codice ISM), trasposto nella Convenzione SOLAS, che stabilisce standard internazionali relativi alla gestione e conduzione sicura delle navi e all'implementazione di un sistema di sicurezza della gestione. L'OMI ha infine adottato alcuni principi relativi alla garanzia di un organico sicuro, alla gestione e diminuzione dei fattori che provocano fatica e, in collaborazione con l'OIL, ha elaborato linee guida sulla gestione a bordo delle ore di lavoro e di riposo intese a coadiuvare le amministrazioni nazionali, gli armatori e i marittimi ad adempiere ai rispettivi obblighi risultanti dalla Convenzione STCW e dalla Convenzione OIL n. 180 sull'orario di lavoro della gente di mare e sulla composizione dell'equipaggio⁹.

I marittimi, tuttavia, rilevano non solo come garanti della sicurezza marittima o potenziali autori di errori nella gestione e conduzione delle imbarcazioni, ma anche come individui appartenenti ad una speciale categoria di lavoratori. La vita e la salute della gente di mare sono effettivamente sottoposte a peculiari e continui pericoli che rendono elevato il rischio di mortalità derivante da incidenti marittimi, di lavoro o di salute¹⁰. I marinai si trovano spesso ad operare in acque lontane dai Paesi

⁸ *Ibidem*, Principles, lettere c), d) e h).

⁹ Cfr. IMO Doc. A 21/Res.890, 4 February 2000, *Resolution A.890(21) adopted on 25 November 1999. Principles of Safe Manning*, emendata da A 23/Res.955, 26 February 2004, *Resolution A.955(23) adopted on 5 December 2003 (Agenda item 17). Amendments to the Principles of Safe Manning (Resolution A.890(21); A 18/Res.772, 17 November 1993, Resolution A.772(18) adopted on 4 November 1993. Fatigue Factors in Manning and Safety*, completata da MSC/Circ.1014, 12 June 2001, *Guidance on Fatigue Mitigation and Management; IMO/ILO Guidelines for the Development of Tables of Seafarers' Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Seafarers' Hours of Work or Hours of Rest*, consultabile nel sito www.imo.org/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Pages/Seafarers-hours-of-work-and-rest.aspx.

¹⁰ Secondo uno studio sulla mortalità dei marittimi, condotto su un campione di diciannove Stati, il numero di marittimi deceduti nel quinquennio 1990-1994 è salito a 2207 per anno (NIELSEN D.,

di origine, immersi in condizioni di vita e di impiego difficili ed usuranti, talora sfruttati dagli armatori, sottoposti ai rischi propri della vita in mare, nonché ad altre forme di minacce, fra le quali gli attacchi di pirateria e di rapina armata hanno assunto negli ultimi anni livelli di allarme preoccupanti¹¹; alle difficoltà materiali si affiancano quelle di ordine prettamente psicologico provocate dalla lontananza dai Paesi di origine e dalle rispettive famiglie, dall'isolamento sociale e dalla difficoltà di accedere a strutture e servizi ricreativi. L'OIL si è occupata di questioni connesse al lavoro a bordo delle navi praticamente fin dalla sua creazione, mediante la Convenzione (n. 7) sull'età minima nella marina mercantile del 1920, per poi adottare, a partire da questa data fino ad oggi, ben quaranta convenzioni e un protocollo, a cui si aggiungono sei convenzioni specificamente relative ai pescatori. Dal punto di vista istituzionale, è stata creata una Commissione marittima congiunta che fornisce pareri in tale materia all'organo esecutivo dell'Organizzazione, mentre la Conferenza delle parti tratta le questioni marittime nel corso di sessioni speciali.

2. Il controllo dello Stato del porto relativo alle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi

2.1 La Convenzione (n. 147) sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili

La Convenzione (n. 147) sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili è stata adottata in seno all'OIL nel 1976 per migliorare il rispetto delle norme sulla sicurezza e sulle condizioni di vita e di impiego a bordo delle navi¹². Gli

ROBERTS S., *Fatalities among the world's merchant seafarers (1990—1994)*, in *Mar. Pol.*, 1999, pp. 71-80).

¹¹ Come evidenziato dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite (cfr. per esempio A/RES/66/231, 5 April 2012, *Oceans and the Law of the Sea*, paragrafi 86-87; A/RES/65/37, 17 March 2011, *Oceans and the Law of the Sea*, par. 87; A/RES/64/71, 12 March 2010, *Oceans and the Law of the Sea*, par. 74) e dallo stesso Segretario Generale (cfr. in ultimo quanto affermato in occasione del *Day of the Seafarer* del 2012 in UNIC/PRESS RELEASE/069-2012, 21 June 2012, *Message of UN Secretary-General Ban Ki-moon on Day of the Seafarer - 25 June 2012*).

¹² *Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ships*, Geneva, 29 October 1976, in *Int. Leg. Mat.*, 1976, pp. 1288-1292, consultabile anche nel sito www.ilo.org/dyn/normlex. Entrata in vigore il 28 novembre 1981, la Convenzione n. 147 è stata completata dal *Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976*, Geneva, 22 October 1996, consultabile nel sito www.ilo.org/dyn/normlex, entrato in vigore il 10 gennaio 2003. In Italia la Convenzione n. 147 è stata ratificata con Legge 10 aprile 1981, n. 159, *Ratifica ed esecuzione delle convenzioni numeri 145, 146 e 147, adottate a Ginevra il 28 e 29 ottobre 1976 dalla 62ª sessione della Conferenza*

Stati sono tenuti a rispettare ed implementare alcuni requisiti minimi internazionalmente accettati relativi al lavoro e alla vita dei marittimi, stabiliti dalle altre convenzioni OIL elencate nell'allegato. Ai sensi del suo art. 5, la Convenzione n. 147 può essere ratificata solo da Stati che siano parti, intendano diventare parti o abbiano applicato le disposizioni dei principali strumenti internazionali in vigore in materia di sicurezza del mare, segnatamente la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare del 1974, la Convenzione internazionale sulle linee di carico del 1966 e la Convenzione internazionale per prevenire gli abbordaggi in mare del 1960 o del 1972. La sua attuazione è fondata sulla competenza e il controllo degli Stati di bandiera, che sono tenuti ad emanare legislazioni interne sostanzialmente equivalenti alle convenzioni elencate nell'Allegato¹³; tuttavia, l'art. 4 prevede anche il controllo complementare dello Stato di approdo sulle navi che rientrano nell'ambito di applicazione della Convenzione¹⁴; esso dispone che:

1. If a Member which has ratified this Convention and in whose port a ship calls in the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains evidence that the ship does not conform to the standards of this Convention, after it has come into force, it may prepare a report addressed to the government of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office, and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health.
2. In taking such measures, the Member shall forthwith notify the nearest maritime, consular or diplomatic representative of the flag State and shall, if possible, have such representative present. It shall not unreasonably detain or delay the ship.
3. For the purpose of this Article, *complaint* means information submitted by a member of the crew, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to its crew.

internazionale del lavoro, in Suppl. ordinario alla *G.U.* del 29 aprile 1981, n. 116 (con traduzione italiana non ufficiale pubblicata assieme al testo ufficiale francese). Per un commento cfr. KASOULIDES G. C., *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, Dordrecht/Boston/London, 1993, pp. 93-104; OSIEKE E., *The International Labour Organisation and the Control of Substandard Merchant Vessels*, in *Int. Comp. Law Quart.*, 1981, pp. 497-512; PAYOYO P. B., *ILO Convention n. 147, Port State Control and the Human Element in Shipping*, in *Phil. Law Journ.*, 1993, pp. 62-109; CHAUMETTE P., *Les transformations au sein de la marine marchande. Une relation de travail sans attaches?*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2001, pp. 70-73; CHRISTODOULOU-VAROTSI I., *Port State Control of Labour and Social Conditions: Measures Which Can Be Taken by Port States in Keeping with International*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2003, pp. 251-285.

13 Ai sensi dell'art. 2, ciascuno Stato membro è tenuto, in veste di Stato di bandiera, a emanare adeguata legislazione interna applicabile alle navi immatricolate sul proprio territorio e ad esercitare effettivamente il proprio controllo per garantire l'osservanza da parte di tali navi delle norme sulla sicurezza, sulla sanità, sulle condizioni di lavoro e di vita a bordo; deve inoltre garantire che il proprio diritto interno, complessivamente considerato, equivalga alle convenzioni internazionali elencate nell'allegato se non le ha ratificate.

14 Per un esame delle discussioni in seno alla Conferenza marittima preparatoria in merito al contenuto di tale norma cfr. KASOULIDES G. C., *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, Dordrecht/Boston/London, 1993, pp. 99-101.

Si tratta del primo caso di *Port State Control* previsto in relazione alle condizioni di vita e di impiego dell'equipaggio a bordo di una nave straniera, indipendentemente dalla partecipazione dello Stato di bandiera alla Convenzione. La norma in esame è stata ampiamente dibattuta durante la conferenza di negoziazione, che ha visto la posizione dei rappresentanti dei lavoratori scontrarsi con quella dei Paesi in via di sviluppo e dell'Europa orientale, preoccupati delle difficoltà pratiche di rispettare gli standard previsti e il conseguente rischio di essere sottoposti a controlli iniqui¹⁵. Il concreto svolgimento delle ispezioni forma oggetto di specifiche linee guida, adottate da un comitato tripartito di esperti nel 1989, e alla cui applicazione, ai fini della sola Convenzione in esame, rinviano anche le Procedure sul controllo dello Stato del porto generali adottate dall'OMI¹⁶.

Qualora sia presentato un reclamo da parte di un membro dell'equipaggio, di un ente professionale, di un'associazione, di un sindacato o di chiunque abbia interesse alla sicurezza della nave o sussistano prove in ordine alla non conformità della nave ai requisiti della Convenzione, le autorità portuali possono indirizzare un rapporto al governo dello Stato di bandiera, unitamente ad una copia indirizzata al Direttore Generale dell'OIL, ed adottare le misure necessarie per normalizzare le situazioni a bordo che costituiscono un evidente pericolo per la sicurezza o la salute. Se considerato alla luce del suo tenore letterale, l'art. 4 autorizza la presentazione di un reclamo non solo se è minacciata la sicurezza della nave, ma anche qualora sussistano rischi per la sicurezza e la salute dei membri dell'equipaggio, ma non per l'integrità dell'imbarcazione. In assenza di specificazione in merito al tipo e alle modalità di assunzione delle prove che legittimano un intervento delle autorità portuali, è ragionevole ammettere qualunque mezzo di assunzione, anche se è verosimile che la loro acquisizione consegua all'esame dei certificati a bordo e allo svolgimento dei controlli effettuati sulla base di altri strumenti internazionali o interni.

Le autorità portuali possono adottare misure come conseguenza di qualunque violazione della Convenzione, indipendentemente dal fatto che siano state proposte o

15 OSIEKE E., *op. cit. supra* n. 12, pp. 505-508.

16 Cfr. *Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guide-lines for Procedure*, ILO, Geneva, 1990, consultabili nel sito www.ilo.org e IMO Doc. A 27/Res.1052, 20 December 2011, *Resolution A.1052(27) adopted on 30 November 2011 (Agenda item 9), Procedures for Port State Control, 2011*, sez. 1.2.4.

perfino già adottate misure di rettifica da parte dello Stato di bandiera. Il rapporto deve essere trasmesso allo Stato di bandiera, ma non necessariamente notificato al Direttore Generale dell'OIL; inoltre, la possibilità di adottare misure cautelari deve essere interpretata tenendo conto del contesto della Convenzione, vale a dire il suo scopo, il suo campo di applicazione e gli obblighi sostanziali prescritti, oltre al diritto internazionale generale e pattizio¹⁷. Lo Stato del porto informa immediatamente il più vicino rappresentante marittimo, consolare o diplomatico dello Stato di bandiera delle misure adottate e richiede la sua presenza, ove possibile; in ogni caso la nave non deve essere trattenuta o ritardata indebitamente¹⁸. L'intervento dello Stato del porto non è dunque subordinato né alla previa audizione del rappresentante dello Stato di bandiera, né alla richiesta rivolta a quest'ultimo di avviare o cooperare nello svolgimento dell'inchiesta; non è d'altronde escluso che la notificazione avvenga prima dell'adozione delle misure, anziché solo successivamente.

Per quanto si tratti di una disposizione innovativa, il controllo dello Stato del porto così concepito appare limitato sotto più profili. Le autorità dello Stato di approdo non possono intervenire di propria spontanea iniziativa, dal momento che la nave è considerata a priori conforme ai requisiti della Convenzione, a meno che non siano previamente acquisite prove in merito ad un'infrazione o sia presentato un reclamo da uno dei soggetti indicati; inoltre, anche qualora tali condizioni siano soddisfatte, lo Stato ha la facoltà, ma non l'obbligo di agire secondo le modalità indicate. Per quanto riguarda poi le conseguenze del controllo, analogamente a quanto previsto nelle convenzioni tecniche adottate dall'OMI, allo Stato di approdo è riconosciuta solo la facoltà di presentare un rapporto allo Stato di bandiera affinché adotti misure adeguate ed eventualmente di prendere misure cautelari per scongiurare pericoli evidenti per la sicurezza o la salute dell'equipaggio.

Ciononostante, conviene evidenziare che se la facoltà di attirare l'attenzione dello Stato di bandiera sulle carenze riscontrate era già prevista nella precedente Convenzione (n. 53) sui brevetti di capacità degli ufficiali di bordo, la facoltà di

17 International Labour Conference 77th Session 1990, *General Survey by the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations, Report III (Part 4 B)*, consultabile nel sito www.ilo.org/ilolex, par. 267.

18 La riserva finale in base alla quale la nave non deve essere ritardata o trattenuta in maniera indebita è frutto di un compromesso raggiunto nel corso della Conferenza preparatoria e consente di lasciare una certa discrezionalità alle autorità dello Stato del porto (*ibidem*, par. 269).

adottare misure cautelari costituisce un elemento normativo nuovo¹⁹. Un'ulteriore innovazione deriva dalla facoltà attribuita a persone private, fisiche o giuridiche, di partecipare formalmente nel processo di controllo dell'osservanza di uno strumento marittimo²⁰. Infine, la Convenzione pone in essere solo standard minimi, che non impediscono a ciascuno Stato parte di assicurare ai marittimi condizioni nazionali più favorevoli e di controllare le navi in caso di non conformità a standard più stringenti di quelli prescritti dalla Convenzione n. 147.

Ad oggi la Convenzione n. 147 è stata ratificata da cinquantasei Stati²¹, vale a dire circa un terzo degli Stati parti alla Convenzione SOLAS o alla Convenzione MARPOL, di cui la maggior parte appartengono alla regione europea, mentre pochi sono gli Stati dell'Africa, dell'America Latina e dell'Asia; non sono parti contraenti della Convenzione, per esempio, l'Australia, il Giappone, la Cina e la maggior parte degli Stati dell'America del Sud. A ciò si aggiungono alcune difficoltà pratiche attinenti allo svolgimento dei controlli in materia sociale sul piano interno²². Ad oggi la Convenzione n. 147 non ha costituito oggetto né di rimostranze né di esposti ai sensi degli articoli da 24 a 34 della Costituzione dell'OIL; in compenso, il *Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations* ha formulato numerose richieste individuali relative all'applicazione della Convenzione, compreso il suo art. 4²³, oltre ad aver formulato osservazioni nei confronti del Regno Unito per il mancato esercizio dei poteri previsti dall'art. 5²⁴ e del Costa Rica in merito all'

19 L'art. 5, par. 3 della *Convention concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marine marchande*, Genève, 24 octobre 1936, consultabile nel sito www.ilo.org/dyn/normlex, non fa espresso riferimento al controllo dello Stato del porto, ma prevede comunque che «Lorsque les autorités d'un Membre ayant ratifié la présente convention constatent une infraction à ses dispositions sur un navire immatriculé dans le territoire d'un autre Membre ayant également ratifié la convention, ces autorités devront en référer au consul du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé».

20 In tal senso cfr. PAYOYO P. B., *ILO Convention n. 147, Port State Control and the Human Element in Shipping*, in *Phil. Law Journ.*, 1993, pp. 71-72.

21 Informazione disponibile nel sito www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratifce.pl?C147 (ultimo accesso il 13.6.2012).

22 In alcuni Paesi, come la Francia, il controllo delle condizioni di vita e di lavoro è attribuito ad ufficiali distinti da quelli incaricati di verificare l'osservanza dei requisiti sulla sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino (sul punto cfr. GUILLOU M., *De l'inspection du travail maritime en France: une compétence limitée, mais internationale*, in *Droit social*, 2003, pp. 169-176 e LEFRANÇOIS A., *Contrôle technique et social par l'Etat du port: un enjeu pour l'Union européenne*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2010, pp. 388-392).

23 Nel corso del 2011 il Comitato ha formulato richieste dirette a tale riguardo nei confronti di undici Stati membri dell'Organizzazione (segnatamente: Lituania, Liberia, Paesi Bassi, Norvegia, Perù, Portogallo, Romania, Slovenia, Spagna, Ucraina e Stati Uniti (informazioni accessibili nel sito www.ilo.org/dyn/normlex/en).

24 Il Comitato ha ricordato le disposizioni dell'art. 4 della Convenzione n. 147 relative alle azioni

implementazione di questo articolo sul piano interno²⁵.

Tutti i memoranda d'intesa sul controllo dello Stato del porto attualmente in vigore, fatta eccezione per quello relativo all'America Latina, includono la Convenzione n. 147 fra gli strumenti applicabili²⁶. Tuttavia, dato che le amministrazioni marittime nazionali partecipanti ai MoUs sono tenute ad applicare solo le convenzioni ratificate sul piano interno, l'esiguo numero di ratifiche della Convenzione n. 147 non può mancare di incidere sull'effettiva applicazione dei requisiti relativi alle condizioni di vita e di lavoro a bordo.

Per quanto riguarda specificamente il Paris MoU, molti degli Stati parti alla Convenzione n. 147 partecipano anche questa intesa strumento. Nella sua versione originaria il Paris MoU contemplava solo sei degli undici settori relativi alle condizioni considerate dall'Allegato alla Convenzione n. 147; i controlli svolti dagli ispettori vertevano solo sull'età minima, gli esami medici, il vitto e l'alloggio dell'equipaggio, la prevenzione degli incidenti, ad esclusione di altri aspetti come i diritti sindacali, la responsabilità del proprietario della nave o il rimpatrio dei marittimi. L'ampliamento dei requisiti in materia di condizioni di vita e di lavoro rientranti nell'ambito del controllo è stato realizzato grazie ad alcuni emendamenti apportati nel 1989 da parte di un gruppo di lavoro *ad hoc* e, soprattutto, grazie alla

a disposizione dello Stato del porto qualora una nave straniera non sia conforme agli standard minimi previsti dalla Convenzione e ha invitato il Governo britannico a fornire debite informazioni al riguardo; nella specie il Regno Unito aveva deciso di non effettuare inchieste o adottare misure in seguito ai reclami presentati da alcuni marittimi e unioni sindacali in merito al disconoscimento di due unioni sindacali britanniche nell'ambito di un processo in corso sul piano interno e la conseguente impossibilità per queste ultime di partecipare alla contrattazione collettiva; il Governo britannico ha sostenuto che tale disconoscimento non aveva dato luogo ad alcun reclamo ai sensi dell'art. 4 della Convenzione n. 147. Il Comitato ha richiesto al Regno Unito dettagli relativi a qualunque reclamo o informazione ricevuti in merito al caso da parte dei soggetti elencati all'art. 4, par. 3 della Convenzione n. 147 (Observation (CEACR) - adopted 1994, published 82nd ILC session (1995) *C147 - Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) - United Kingdom*; Observation (CEACR) - adopted 1995, published 83rd ILC session (1996) *C147 - Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) - United Kingdom*; consultabili nel sito www.ilo.org/dyn/normlex/en).

25 Observation (CEACR) - adopted 1989, published 78th ILC session (1991) *C147 - Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) - Costa Rica*; Observation (CEACR) - adopted 1991, published 79th ILC session (1992) *C147 - Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) - Costa Rica*; Observation (CEACR) - adopted 1992, published 80th ILC session (1993) *C147 - Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (no. 147) - Costa Rica* (consultabili nel sito www.ilo.org/dyn/normlex/en).

26 Sez. 2.1.10 e 11 del Paris MoU; Sez. 1 del West and Central Africa MoU; sez. 2.1.7 del Black Sea MoU; sez. 2.1 del Caribbean MoU; sez. 2.1 dell'Indian Ocean MoU; sez. 2.1 del Mediterranean MoU; sez. 2.1 del Riyadh MoU; sez. 2.1.10 del Tokyo MoU. Nell'ambito del Tokyo MoU è altresì stabilito che l'implementazione della Convenzione n. 147 non deve comportare alterazioni della struttura o degli impianti relativi all'alloggio di navi costruite prima del 1° aprile 1994.

successiva incorporazione delle Linee guida adottate dall'OIL nel testo del memorandum²⁷. A partire dal 22 luglio 2003 sono inoltre in vigore ulteriori nuove disposizioni che tengono conto del Protocollo addizionale alla Convenzione n. 147, il quale stabilisce nuovi requisiti relativi alle ore di lavoro e di riposo dei marittimi²⁸. L'OIL prende parte ai lavori del Comitato, le cui attività di esame dei dati e pubblicazione delle statistiche sulle ispezioni sono considerate equivalenti alla notifica effettuata ai sensi dell'art. 4, par. 1 della Convenzione n. 147²⁹. Infine, si segnala che alcune campagne ispettive intensive relative alle condizioni di vita e di lavoro a bordo, ai sensi della Convenzione n. 147, sono state svolte nel 1997 e nel 2004, mentre nel 2010 è stato organizzato il nono corso di addestramento per ufficiali esperti attinente all' «elemento umano»³⁰.

Le violazioni relative alle condizioni di vita e di lavoro constatate nell'ambito del Paris MoU fra il 1982 e il 1992 hanno principalmente riguardato settori connessi alla sicurezza della nave in quanto luogo di lavoro, anziché le condizioni dei marittimi in qualità di individui-lavoratori (come le questioni relative alla retribuzione, al licenziamento e al rimpatrio)³¹. I dati statistici disponibili mostrano comunque che le carenze relative all' «elemento umano» continuano a costituire una parte considerevole delle deficienze constatate da parte degli ispettori portuali³².

Il regime ispettivo peraltro varia a seconda delle convenzioni OIL applicabili nella specie. Se si tratta di convenzioni la cui violazione può dare luogo al fermo della nave e alla correzione delle deficienze, l'ispettore svolge un'ispezione, determina sulla base del proprio giudizio professionale se lo stato della nave costituisca un pericolo per la sicurezza o la salute dell'equipaggio e dispone il fermo finché non siano rimosse le deficienze; inoltre, qualunque reclamo relativo alle condizioni a bordo deve costituire oggetto di un'inchiesta accurata e dare luogo

27 PAYOYO P. B., *ILO Convention n. 147, Port State Control and the Human Element in Shipping*, in *Phil. Law Journ.*, 1993, pp. 80-83.

28 *Paris MoU Annual Report 2002*, consultabile nel sito www.parismou.org, p. 6.

29 International Labour Conference 77th Session 1990, *cit. supra* n. 17, par. 271.

30 Cfr. *Paris MoU Annual Report 1998*, p. 11, *Paris MoU Annual Report 2002*, p. 10 e *Paris MoU Annual Report 2010*, p. 10, consultabili nel sito www.parismou.org.

31 PAYOYO P. B., *ILO Convention n. 147, Port State Control and the Human Element in Shipping*, in *Phil. Law Journ.*, 1993, p. 87.

32 Nel 2010, per esempio, l'11.1% delle deficienze rilevate nell'ambito del Paris MoU riguardava tali condizioni, sebbene tale percentuale costituisca una diminuzione rispetto ai due anni precedenti (*Paris MoU Annual Report 2010*, p. 20. Il numero totale di carenze constatate è stato pari a 7.223).

all'adozione delle misure necessarie³³. Non è chiaro il significato da attribuire al concetto di «pericolo evidente per la sicurezza e la salute», dato che un'imbarcazione può essere equipaggiata in maniera del tutto conforme alle norme, ma non presentare condizioni soddisfacenti per i membri dell'equipaggio; a questo proposito è stato osservato che il *Port State Control* è in via di principio inteso a verificare solamente il corretto stato delle condizioni materiali dell'imbarcazione, mentre le condizioni non strettamente materiali sarebbero lasciate alla discrezionalità dello Stato di bandiera³⁴.

Con riferimento alle altre convenzioni OIL, invece, non è prevista alcuna ispezione e l'ispettore che abbia ricevuto un reclamo o informazioni relative alla non osservanza dei requisiti applicabili è tenuto solo a trasmettere un rapporto, se possibile corredato di prove, allo Stato di bandiera affinché adotti le misure conseguenti, unitamente a una copia all'OIL³⁵. Le Linee guida adottate dall'OIL nel 1989 non sembrano però pienamente conformi al meccanismo delineato, laddove prevedono che l'ispettore dovrebbe non solo trasmettere un rapporto, ma anche richiedere la rettifica delle carenze chiaramente pericolose per la sicurezza o la salute, pur senza trattenere o ritardare indebitamente la nave³⁶. Questa incoerenza fra il dispositivo del Paris MoU e quello delle Linee guida è in parte superata dal fatto che sono escluse dalle seconde almeno quattro degli strumenti appartenenti a questa seconda categoria ai sensi dell'Allegato 2 del Paris MoU. Limitatamente a questa

33 Sez. 1 dell'Annex 2 del Paris MoU.

34 PAYOYO P. B., *ILO Convention n. 147, Port State Control and the Human Element in Shipping*, in *Phil. Law Journ.*, 1993, p. 89.

35 Sezioni 3 e 4 dell'Annex 2 del Paris MoU. Si tratta dei seguenti strumenti: *Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (no. 22)*; *Repatriation of Seamen Convention, 1926 (no. 23)*; *Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (no.55)* o *Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (no. 56)* o *Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (no. 130)*; *Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (no. 87)*; *Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (no. 98)*; *Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (no. 108)*; *Workers' Representatives Convention, 1971 (no. 135)*; *Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (no.164)*; *Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, (no. 166)*.

36 Cfr. in particolare International Labour Office, *Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guide-lines for Procedure*, Geneva, 1990, consultabili nel sito www.ilo.org, pp. 24-25 (con riguardo al controllo delle navi straniere nell'ambito della *Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (no. 22)*), p. 55 (con riguardo al controllo delle navi straniere nell'ambito delle *Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (no. 55)*, *Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (no. 56)* e *Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (no. 130)*), p. 58 (con riguardo al controllo delle navi straniere nell'ambito della *Repatriation of Seamen Convention, 1926 (no. 23)*), pp. 61-62 (con riguardo al controllo delle navi straniere nell'ambito delle *Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (no. 87)* e *Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (no. 98)*).

seconda categoria di strumenti, dunque, le azioni a disposizioni degli ispettori sono più incisive nell'ambito delle Linee guida adottate dall'OIL che non nell'ambito del Paris MoU, il quale è al riguardo più stringente solo laddove obbliga l'ispettore a trasmettere un rapporto sulle presunte carenze allo Stato di bandiera con copia all'Organizzazione, anziché una mera facoltà come previsto dalle Linee guida.

2.2 L'estensione del controllo al settore della pesca

La pesca costituisce uno dei più antichi ed importanti settori industriali, nel quale si stima lavorino circa ventisette milioni di persone. Gli strumenti adottati dall'OIL in tale settore³⁷ si sono rivelati nel corso degli ultimi insufficienti per proteggere e promuovere i diritti fondamentali dei pescatori, sia a causa dell'esiguo numero di ratifiche da parte degli Stati, sia in ragione dei mutamenti intervenuti in merito ai rapporti di lavoro e alla mobilità dei lavoratori³⁸. Nel 2002 è stata così posta all'attenzione della Conferenza internazionale del lavoro l'esigenza di concludere un nuovo strumento relativo al lavoro nel settore della pesca, di portata globale; la Convenzione (n. 188) sulle condizioni di lavoro nel settore della pesca è stata adottata dalla Conferenza internazionale del lavoro in occasione della sua novantaseiesima sessione nel 2007, unitamente ad una raccomandazione³⁹. La Convenzione ad oggi non è ancora entrata in vigore, in quanto solo due Stati,

37 Si tratta dei seguenti strumenti: *Convention concerning the Minimum Age for Admission to Employment as Fishermen (n. 112)*, Geneva, 19 June 1959; *Convention concerning the Medical Examination of Fishermen (n. 113)*, Geneva, 19 June 1959; *Convention concerning Fishermen's Articles of Agreement (n. 114)*, Geneva, 19 June 1959; *Convention concerning Fishermen's Certificates of Competency (n. 125)*, Geneva, 21 June 1966; *Convention concerning Accommodation on Board Fishing Vessels (n. 126)*, Geneva, 21 June 1966; *Recommendation concerning the Limitation of Hours of Work in the Fishing Industry (n. 7)*, Geneva, 30 June 1920; *Recommendation concerning the Vocational Training of Fishermen (n. 126)*, Geneva, 21 June 1966. I testi delle convenzioni e raccomandazioni riportate sono consultabili nel sito www.ilo.org.

38 International Labour Conference, 96th Session 2007, *Report of the Committee on the Fishing Sector*, Provisional Record No. 12, p. 3.

39 *Convention Concerning World in the Fishing Sector*, Geneva, 14 June 2007, consultabile nel sito www.ilo.org. Per un commento della Convenzione cfr. CHAUMETTE P., CHARBONNEAU A., PROUTIERE-MAULION G., *Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, vol. I, Genova, 2010, pp. 349-359; POLITAKIS G. P., *From Tankers to Trawlers: The International Labour Organization's New Work in Fishing Convention*, in *Oc. Dev. Int. Law*, 2008, pp. 119-128; CASALE G., *La Convenzione OIL n. 188/2007 sulle condizioni di lavoro nel settore della pesca*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2007, pp. 189-202; PROUTIERE-MAULION G., *La Convention n° 188 de l'OIT sur le travail de la pêche du 14 juin 2007: vers un respect des droits fondamentaux au travail des pêcheurs?*, in LAMBLIN-GOURDIN A.-S., MONDIELLI E. (sous la dir.), *Un droit pour des hommes libres. Etudes en l'honneur d'Alain Fenet*, Paris, 2008, pp. 219-238.

l'Argentina e la Bosnia Herzegovina, ne sono divenuti parti⁴⁰; sul piano dell'Unione europea il Consiglio ha tuttavia autorizzato e invitato gli Stati membri a procedere alla sua ratifica per le parti di esclusiva competenza dell'Unione entro il 31 dicembre 2012⁴¹. Quello in esame è effettivamente considerato un tassello normativo determinante per garantire la protezione e la promozione dei diritti fondamentali e la dignità del lavoro dei pescatori, analogamente alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 per quanto riguarda tutti gli altri marittimi⁴². Applicabile ai pescatori e alle navi da pesca coinvolte in operazioni di pesca commerciale e, su decisione degli Stati membri, ai pescatori a bordo di navi inferiori ai ventiquattro metri, la sua disciplina è volta a promuovere condizioni di lavoro dignitose per i pescatori e eque condizioni di concorrenza per i proprietari delle navi da pesca⁴³.

Ai sensi dell'art. 43 della Convenzione, l'attuazione delle sue disposizioni si basa, oltre che sulla responsabilità primaria dello Stato di bandiera, anche sul controllo dello Stato di approdo. Tale norma è stata fortemente voluta dai partecipanti alla Conferenza internazionale, se si considera che ben sessantasette Stati, sei organizzazioni di datori di lavoro, trentacinque organizzazioni sindacali ed altri cinque enti si sono schierati a favore, mentre solo undici Stati, sei organizzazioni di datori di lavoro e un altro ente hanno espresso parere negativo a tale riguardo⁴⁴; il *Port State Control* applicato al settore della pesca figurava già nel Protocollo di Torremolinos del 1993 e nella Convenzione STCW-F, adottati

40 Informazioni consultabili nel sito www.ilo.org/dyn/normlex/en (ultimo accesso il 14.6.2012). L'auspicio che gli Stati ratifichino questo strumento è stato costantemente ribadito dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite (cfr. UN Doc. A/RES/62/215, 14 March 2008, *Oceans and the law of the sea*, par. 54; A/RES/63/111, 12 February 2009, *Oceans and the law of the sea*, par. 56; A/RES/64/71, 12 March 2010, *Oceans and the law of the sea*, par. 63; A/RES/65/37, 17 March 2011, *Oceans and the law of the sea*, par. 77; A/RES/66/231, 5 April 2012, *Oceans and the law of the sea*, par. 76).

41 Cfr. 2010/321/UE, *Decisione del Consiglio, del 7 giugno 2010, che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse dell'Unione europea, la Convenzione sul lavoro nella pesca — 2007, dell'Organizzazione internazionale del lavoro (Convenzione n. 188)*, in *G.U.U.E.* L 145 dell'11.6.2010, p. 12.

42 UN Doc. A/63/63, 10 mars 2008, *Les océans et le droit de la mer. Rapport du Secrétaire général*, p. 53, par. 177. Si ricorderà infatti che la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 non si applica alle navi e imbarcazioni attive nel settore della pesca ai sensi del suo art. 2, par. 4.

43 Sono stabiliti requisiti minimi per il lavoro a bordo delle navi da pesca, attinenti all'età anagrafica e all'accertamento medico preliminare, e sono regolamentate le questioni attinenti all'equipaggiamento delle navi, ai riposi, ai componenti dell'equipaggio, al contratto di lavoro, alle agenzie e ai servizi privati per l'impiego, alla salute, alla sicurezza e alla protezione sociale dei lavoratori.

44 International Labour Conference 92nd Session 2004, Report V (2), *Conditions of work in the fishing sector: The constituents'views*, pp. 101-104.

nell'ambito dell'OMI, ma esso costituisce un novità nell'ambito delle convenzioni OIL⁴⁵.

L'esercizio del controllo si articola secondo le stesse modalità indicate in merito all'art. 4 della Convenzione OIL n. 147, fatta eccezione per la sua esclusione in caso di reclami manifestamente infondati⁴⁶. Sebbene l'intervento dello Stato del porto conservi carattere facoltativo, la sua previsione nell'ambito di questo strumento si colloca nella tendenza, più generale, a passare da un intervento dello Stato di approdo meramente facoltativo ad una sua giurisdizione avente obbligatoria e globale⁴⁷. Esso deve avvenire in maniera trasparente e non discriminatoria; per questo motivo, la Raccomandazione (n. 199) sul lavoro nel settore della pesca invita le autorità competenti ad elaborare una politica ispettiva per gli ufficiali autorizzati ad adottare le misure di cui all'art. 43, par. 2 della Convenzione e gli Stati membri a cooperare quanto più possibile per adottare linee guida internazionalmente accettate a tale proposito⁴⁸. Su invito del Comitato della Conferenza internazionale del lavoro, nel 2010 l'OIL ha inoltre adottato delle direttive sui controlli svolti dagli ispettori degli Stati parte conformemente a questa Convenzione⁴⁹. Sono regolarmente organizzati anche seminari per promuovere la conoscenza e l'implementazione della Convenzione, compresi corsi di formazione per gli ispettori degli Stati di bandiera e del porto, ed analizzate le lacune legislative che ostacolano la sua attuazione⁵⁰.

45 POLITAKIS G. P., *op. cit. supra* n. 39, p. 125. La Convenzione n. 147 non si applica infatti alle navi da pesca, impegnate nella caccia alla balena o in altri simili operazioni. Il controllo dello Stato del porto è invece previsto nel Protocollo di Torremolinos (art. 4) e nella Convenzione STCW-F (art. 8), entrambi adottati in seno all'OMI.

46 Art. 43, par. 5. La Malesia e l'Indonesia avevano introdotto un emendamento inteso ad eliminare tale paragrafo, considerato ridondante; la disposizione è stata invece mantenuta (Provisional Record 12, Ninety-sixth Session, Geneva, 2007, *Fourth item on the agenda: Work in the fishing sector (single discussion)*). *Report of the Committee on the Fishing Sector*, par. 253).

47 POLITAKIS G. P., *op. cit. supra* n. 39, p. 126, citando MOLENAAR E. J., *Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage*, in *Oc. Dev. Int. Law*, 2007, pp. 225–257.

48 *Recommendation concerning the work in the fishing sector (n. 199)*, Geneva, 14 June 2007, consultabile nel sito www.ilo.org, paragrafi 53 e 54.

49 *Guidelines for Port State Control Officers Carrying out Inspections under the Work in Fishing Convention, 2007 (No.188)*, consultabili nel sito www.ilo.org.

50 UN Doc. A/65/69, 29 mars 2010, *Les océans et le droit de la mer: Rapport du Secrétaire général*, p. 67, par. 225.

3. Le responsabilità dello Stato del porto nella Convenzione sul lavoro marittimo del 2006

3.1 Premessa

Al pari di ogni altro individuo, anche i marittimi hanno diritto ad un lavoro decente, tale cioè da rispettare i loro diritti fondamentali, segnatamente l'integrità fisica e mentale, nonché i loro diritti in materia retribuzione e condizioni di sicurezza sul lavoro, indipendentemente dalla bandiera della nave su cui prestano servizio e dalla localizzazione di quest'ultima nel corso della navigazione⁵¹. Risale soprattutto alla fine degli anni '90 l'assunzione di consapevolezza, in seno all'OIL, dell'inadeguatezza del quadro normativo relativo alle condizioni sociali a bordo delle navi, stabilito da alcuni convenzioni settoriali spesso ratificate da un numero esiguo di Stati, e dell'esigenza di procedere ad un suo profondo rinnovamento; all'insufficienza del quadro normativo hanno contribuito anche alcuni cambiamenti strutturali in seno all'industria marittima, come l'aumento del volume dei traffici commerciali, l'adozione di nuove forme di finanziamento e di gestione delle imbarcazioni; la riduzione del numero dei componenti dell'equipaggio a fronte dei progressi tecnologici realizzati, con conseguente incremento delle bandiere di comodo (vale a dire di navi immatricolate in Stati diversi da quello della cittadinanza dell'armatore, il cui diritto interno prevede condizioni particolarmente favorevoli in materia di costi, gestione, disciplina fiscale ed efficacia dei controlli) o la formazione intenzionale di equipaggi composti da individui di nazionalità mista per considerazioni di efficacia e di minori costi sopportati dall'armatore⁵². Il rispetto della dignità del lavoratori presuppone naturalmente un'azione coordinata non solo degli

51 Il diritto ad un lavoro decente è stato espressamente riconosciuto dal Comitato economico e sociale delle Nazioni Unite nel suo commento generale sul diritto al lavoro di cui all'art. 6 del Patto internazionale relativo ai diritti economici, sociali e culturali del 1966 (cfr. UN Doc. E/C.12/GC/18, 6 février 2006, *Le droit au travail. Observation générale n°18. Adoptée le 24 novembre 2005. Article 6 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, par. 7).

52 Sui profondi cambiamenti avvenuti in seno all'industria marittima negli ultimi decenni cfr. lo studio dell'OIL, JMC/29/2001/3, *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer. Rapport soumis aux fins de discussion à la 29e session de la Commission paritaire maritime*, Genève, 2001. Cfr. anche CHAUMETTE P., *Les transformations au sein de la marine marchande. Une relation de travail sans attaches ?*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2001, pp. 53-93; COUPER A., WALSH C., *Globalization and the Seafarer*, in *Oc. Yearb.*, 2001, pp. 257-266; OATES S., *International Labour Standards : The Challenges of the 21st Century*, in BLANPAIN R., ENGELS C (eds), *The ILO and the Social Challenges of the 21st Century. The Geneva Lectures*, The Hague/Leiden/Boston, 2001, pp. 93-103.

Stati di bandiera, del porto e degli armatori, ma di tutti gli attori coinvolti nell'industria marittima; anche i controlli in porto possono infatti rivelarsi inefficaci nella misura in cui sono subordinato al rispetto di condizioni e restrizioni che in molti casi consentono allo Stato di bandiera di ritardare o impedire del tutto le misure adottate e, in ogni caso, la detenzione della nave può provocare effetti controproducenti per gli stessi marittimi a bordo, i quali sono talora arrestati per essere ritenuti responsabili di atti ed omissioni del proprietario della nave o sono abbandonati da quest'ultimo senza alcuna assistenza e supporto⁵³.

L'elaborazione di una nuova convenzione sul lavoro marittimo è in linea con l'obiettivo di rafforzare la protezione dei diritti dei lavoratori perseguito dal programma sul «Lavoro decente» avviato dalla Conferenza internazionale del lavoro nel 1999⁵⁴. All'esito della Commissione paritaria marittima del gennaio 2001, i rappresentanti degli armatori e della gente di mare sono pervenuti al c.d. accordo di Ginevra con il quale hanno raccomandato la convocazione di una sessione marittima della Conferenza ministeriale del lavoro in vista dell'adozione di un nuovo ed unico strumento di codificazione; nel marzo 2001 è stato quindi istituito un Gruppo di lavoro tripartito di alto livello, incaricato della sua elaborazione⁵⁵. La Convenzione sul lavoro marittimo è stata adottata il 7 febbraio 2006, in occasione della novantaquattresima sessione marittima della Conferenza internazionale del lavoro, al termine di un intenso processo di negoziazione e consultazione quinquennale⁵⁶. Il

53 MENSAH T. A., *Seafarers in the modern maritime industry: the need for reform*, in *Lloyd's Maritime and Comm. Law Quart.*, 2006, p. 174.

54 MARIN M., CHARBONNEAU A., *La Convention du travail maritime 2006: vers une codification du droit du travail maritime international?*, in *Dr. mar. fr.*, 2007, p. 112. Il programma per un lavoro decente si articola intorno a quattro obiettivi: il pieno impiego, i diritti dei lavoratori, la protezione sociale e il dialogo sociale. «Un travail décent pour les femmes et les hommes du monde entier: tel est le but fondamental qu'il est proposé à l'OIT de se donner en cette période de transition, de mondialisation. C'est le besoin le plus répandu, l'aspiration de tous – individus, familles, collectivités –, quels que soient le mode d'organisation sociale ou le degré de développement. C'est un défi auquel doivent faire face le monde politique comme le monde économique. De la manière dont nous saurons le relever dépendra en grande partie notre avenir commun»: queste le parole del Direttore Generale dell'OIL in occasione della ottantasettesima Conferenza internazionale del lavoro (Conférence internationale du Travail, 87ème session, Genève, juin 1999, *Rapport du Directeur général: un travail décent*, consultabile nel sito www.ilo.org).

55 *Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT*, Annexe 3 du *Rapport du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes maritimes internationales*, Genève, 2001, document TWGMLS/2001/1, p. 50 et ss. Per un'analisi del progetto preliminare di Convenzione e dell'iter che ha condotto alla sua adozione cfr. GUILLOU M., *Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer: le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2003, pp. 225-249.

56 Per la versione in lingua italiana (non ufficiale) cfr. GRIGOLI M., *La Convenzione sul lavoro marittimo*, Bari, 2007, 157 p. Sulla Convenzione cfr. lo studio di McCONNELL M. L., DEVLIN D.,

Direttore Generale dell'Organizzazione, Dr. Juan Somavia, l'ha definita una «charte des droits pour les marins du monde entier» e «prélude d'une ère nouvelle dans l'économie mondialisée – où travailleurs, employeurs et gouvernements se sont rencontrés pour produire un instrument international bénéfique à tous»⁵⁷. Da questo punto di vista è significativo che la Convenzione sia stata adottata con una maggioranza di trecentoquattordici voti favorevoli, quattro astensioni e nessun voto contrario, a riprova del consenso generalizzato nei suoi riguardi tanto in seno alla categoria dei marittimi che degli armatori e degli Stati⁵⁸.

Le condizioni stabilite ai fini dell'entrata in vigore della Convenzione, segnatamente la ratifica da parte di almeno trenta Stati membri dell'OIL rappresentativi di non meno del 33% della stazza lorda mercantile mondiale, sono state soddisfatte nell'agosto 2012 e l'entrata in vigore avverrà quindi una volta trascorsi dodici mesi a partire da tale data⁵⁹. Questo risultato, auspicato non solo

DOUMBIA-HENRY C., *The Maritime Labour Convention, 2006. A Legal Primer to an Emerging International Regime*, Leiden/Boston, 2011, XII-708 p., nonché i seguenti contributi: DÜRLER R., *The Maritime Labour Convention 2006. A Major Step Forward in Maritime Law*, in MARTÍNEZ GUTIÉRREZ N. A. (ed.), *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, London/New York, 2010, pp. 297-304; CHAUMETTE P., CHARBONNEAU A., PROUTIERE-MAULION G., *Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, vol. I, Genova, 2010, pp. 337-360; McCONNEL M. L., «*Making Labour History*» and the Maritime Labour Convention, 2006: *Implications for International Law-Making (and Responses to the Dynamics of Globalization)*, in CHIRCOP A., McDORMAN T. L., ROLSTON S. J. (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building. Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, Leiden/Boston, 2009, pp. 349-384 e PAYOYO P. B., *The Contribution of the 2006 ILO Maritime Labour Convention to Global Governance*, *ibidem*, pp. 385-408; MARIN M., CHARBONNEAU A., *Une Convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la Convention du travail maritime (CTM) de 2006*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2009, pp. 445-469; MOUSSAT A., *La Convention du travail maritime de 2006*, in *Le Pavillon. Actes écrits du colloque organisé les 2 et 3 mars 2007*, Paris, 2008, pp. 219-226; CANTONI S., *La tutela internazionale del lavoro dei marittimi: la nuova Convenzione ILO*, in *Com. int.*, 2007, pp. 713-736; MARIN M., CHARBONNEAU A., *La Convention du travail maritime 2006: vers une codification du droit du travail maritime international?*, in *Dr. mar. fr.*, 2007, pp. 110-116; BOLLÉ P., *La nouvelle convention sur le travail maritime: un instrument novateur*, in *Rev. int. trav.*, 2006, pp. 157-164; DOUMBIA-HENRY C., DEVLIN D., McCONNELL M. L., *The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments*, in *ASIL Insight*, 13 September 2006, www.asil.org; GOY R., *La Convention du travail maritime*, in *Ann. dr. mer.*, 2005, pp. 277-290.

57 Juan Somavia, Directeur général du Bureau international du Travail, *Une nouvelle «charte des droits» pour le secteur maritime: Un modèle pour une mondialisation*, avril 2006, consultabile nel sito www.ilo.org/public/english/bureau/dgo/speeches/somavia/2006/maritime.

58 DOUMBIA-HENRY C., DEVLIN D., McCONNELL M. L., *op. cit. supra* n. 56. Gli Stati astenutisi sono il Venezuela e il Libano, il primo per non essere parte della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, citata nel Preambolo della nuova Convenzione, il secondo per problemi finanziari interni (International Labour Conference, 94th (Maritime) Session, Ninth Sitting, *Provisional Record* No. 17, 23 February 2006, pp. 1-2).

59 Art. VIII. Gli Stati parti sono attualmente 32 : Antigua e Barbuda, Australia, Bahamas, Bosnia Erzegovina, Bulgaria, Benin, Canada, Cipro, Croazia, Danimarca, Federazione Russa, Filippine, Gabon, Isole Marshall, Kiribati, Lituania, Liberia, Lussemburgo, Marocco, Norvegia, Palau, Panama, Paesi Bassi, Polonia, Saint Kitts e Nevis, Saint Vincent e Grenadine, Singapore, Spagna, Svezia,

dalla stessa Organizzazione, ma anche dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite⁶⁰, è stato reso possibile anche dall'adozione e attuazione di un piano d'azione quinquennale, basato sulle indicazioni formulate nel corso della novantaquattresima sessione marittima della Conferenza internazionale del lavoro⁶¹. Per quanto riguarda l'Unione europea, già dal 2007 il Consiglio ha autorizzato gli Stati membri a ratificare la Convenzione per le parti di competenza comunitaria, di preferenza entro il 31 dicembre 2010, ma finora solo pochi di essi hanno proceduto in tal senso⁶².

L'obiettivo perseguito è duplice: da un lato, garantire un lavoro decente alla gente di mare, dall'altro realizzare un'equa concorrenza economica nel settore marittimo⁶³. Concepita come uno strumento giuridico di portata globale, facilmente comprensibile, velocemente aggiornabile e applicabile in maniera uniforme, la nuova Convenzione costituirà il c.d. quarto pilastro del quadro giuridico internazionale inteso a garantire la sicurezza della navigazione, accanto alle altre tre principali convenzioni adottate in seno all'OMI, la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS) del 1974, la Convenzione internazionale su standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi (Convenzione STCW) del 1978 e la Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento provocato da navi (Convenzione MARPOL) del

Svizzera, Togo e Tuvalu (*Ratifications of MLC-Maritime Labour Convention, 2006*, consultabile nel sito www.ilo.org; ultimo accesso il 19.10.2012). Il requisito relativo alla stazza lorda era stato realizzato già nel 2009, mentre il numero minimo di ratifiche è stato raggiunto il 20 agosto 2012 grazie alla ratifica della Federazione Russa e delle Filippine.

60 Cfr. UN Doc. A/RES/66/231, 5 April 2012, *Oceans and the law of the sea*, par. 76; A/RES/65/37, 17 March 2011, *Oceans and the law of the sea*, par. 77; A/RES/64/71, 12 March 2010, *Oceans and the law of the sea*, par. 63; A/RES/63/111, 12 February 2009, *Oceans and the law of the sea*, par. 56; A/RES/61/222, 16 March 2007, *Oceans and the law of the sea*, par. 51.

61 *Maritime Labour Convention, 2006. Action Plan 2006-2011*, consultabile nel sito www.ilo.org/publns. Le difficoltà incontrate da alcuni Stati per ratificare la Convenzione riguardano, essenzialmente: i requisiti strutturali relativi all'alloggio dei marittimi a bordo dei grandi yacht commerciali e delle imbarcazioni di piccole dimensioni; la definizione estensiva di «marittimo», comprensiva di un maggior numero di individui impiegati sulle navi; le modalità di istituzione delle organizzazioni rappresentative degli armatori e dei marittimi necessarie ai fini della concertazione (*Attuazione della Convenzione sul lavoro marittimo: "ci siamo vicini". Intervista con Cleopatra Dumbia-Henry, Direttrice del Dipartimento delle Norme internazionali del lavoro dell'ILO*, 27 settembre 2010, consultabile nel sito www.ilo.org/rome/risorse-informative/per-la-stampa/articles).

62 2007/431/CE, *Decisione del Consiglio, del 7 giugno 2007, che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro*, in G.U.U.E. L 161 del 22.6.2007, pp. 63–64. L'Italia non ha ancora ratificato la Convenzione.

63 Si tratta peraltro dell'unico esempio di disciplina normativa che fa riferimento al principio dell'equa concorrenza sul piano economico per legittimare l'adozione di norme internazionali relative al lavoro (PAYOYO P. B., *The Contribution of the 2006 ILO Maritime Labour Convention to Global Governance*, in CHIRCOP A., McDORMAN T. L., ROLSTON S. J. (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building. Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, Leiden/Boston, 2009, p. 392).

1973.

La nuova convenzione è profondamente innovativa sia sul piano del contenuto che della forma. Sono consolidati e in parte aggiornati ben sessantasei strumenti giuridici relativi al lavoro marittimo, di cui ventinove convenzioni e trentasette raccomandazioni, adottate fra il 1920 e il 1966 in un'ampia gamma di materie⁶⁴. Una seconda peculiarità attiene alla sua struttura, composta di tre parti distinte, ma fra loro collegate: sedici articoli, le Regole ed il Codice⁶⁵. Gli articoli e le Regole stabiliscono i diritti, i principi fondamentali e gli obblighi principali degli Stati parti e possono essere modificati unicamente dalla Conferenza internazionale del lavoro sulla base dell'art. 19 della Costituzione dell'Organizzazione. Agli articoli segue una nota esplicativa intesa ad assistere gli Stati nel processo di applicazione del Codice, che non fa parte integrante della Convenzione. Il Codice, soggetto ad una peculiare disciplina di revisione, si compone di una parte A, recante standard obbligatori, e di una parte B, recante linee guida non obbligatorie, che gli Stati sono comunque tenuti a prendere in debita considerazione⁶⁶. Come indicato nella nota esplicativa, infatti, i principi direttori della parte B del Codice costituiscono una garanzia per il corretto adempimento degli obblighi previsti dalla Convenzione, senza bisogno di dover procedere ad ulteriori verifiche a tale riguardo. Il Codice si compone di cinque titoli che codificano, unitamente ad alcune modernizzazioni, la

64 Art. X. Le materie oggetto di consolidamento sono quelle relative all'età minima per accedere al lavoro marittimo, alla durata del lavoro, alla protezione della sicurezza e della salute, al vitto e all'alloggio, ai servizi medici, al rimpatrio e alla sicurezza sociale; le convenzioni così consolidate non potranno più essere ratificate dopo l'entrata in vigore del nuovo strumento. Trattandosi di uno strumento di consolidamento, la Convenzione non è contrassegnata da alcuna numerazione, diversamente da tutte le altre convenzioni e raccomandazioni adottate in seno all'OIL.

65 McCONNEL M. L., «*Making Labour History*» and the Maritime Labour Convention, 2006: *Implications for International Law-Making (and Responses to the Dynamics of Globalization)*, in CHICROP A., McDORMAN T. L., ROLSTON S. J. (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building. Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, Leiden/Boston, 2009, p. 370, nota 62.

66 Cfr. art. VI, par. 2. La revisione del Codice della Convenzione è sottoposta ad una procedura più agevole di quella prevista per gli articoli; sarà compito di una Commissione tripartita speciale, prevista all'art. XIII, elaborare e approvare gli emendamenti, che saranno poi trasmessi alla Conferenza internazionale del lavoro solo per la votazione. Gli emendamenti entreranno in vigore in assenza di obiezioni degli Stati o, in caso contrario, in seguito ad un nuovo esame da parte della Commissione tripartita speciale. Peraltro, in pendenza dell'entrata in vigore della Convenzione, il Consiglio di amministrazione dell'Organizzazione, riunito per la sua 306esima sessione nel novembre 2009, ha istituito una Commissione preparatoria tripartita modellata sulla futura Commissione tripartita speciale, composta da rappresentanti dei governi di tutti gli Stati membri interessati e da dieci rappresentanti degli armatori e dieci dei marittimi. È incaricata di seguire i preparativi degli Stati membri in vista dell'implementazione della Convenzione, di identificare le problematiche comuni e di preparare i lavori della futura Commissione tripartita speciale per qualsiasi problema urgente, comprese le sue regole interne di procedura.

sostanza delle convenzioni esistenti e che si riferiscono in particolare alle condizioni minime richieste per il lavoro dei marittimi a bordo di una nave (Titolo 1), alle condizioni di impiego (Titolo 2), agli alloggi, strutture ricreative, alimentazione e sicurezza sociale (Titolo 4) e, infine, alla conformità e applicazione delle disposizioni (Titolo 5). La Convenzione combina dunque al suo interno elementi di *hard law* e di *soft law*, fornendo un esempio di quella che è stata definita una «potential cross-fertilization of approaches and format and concepts across and within regimes»⁶⁷. La peculiarità della sua struttura impedisce di classificarla nella categoria delle convenzioni, intese come strumenti contrapposti alle raccomandazioni, sebbene appartenga sicuramente agli strumenti pattizi dell'Organizzazione, in quanto obbligatori per gli Stati che li hanno ratificati⁶⁸.

Sul piano del contenuto, le Regole codificano alcuni requisiti vincolanti e applicabili universalmente, ciò che costituisce sicuramente una delle principali innovazioni dello strumento in esame⁶⁹. Per questo motivo è stato affermato che a la Convenzione in esame pone in essere un vero e proprio *Bill of Rights* dei marittimi⁷⁰, i quali sono effettivamente titolari di diritti e libertà fondamentali che ciascuna legislazione nazionale è tenuta a garantire, nonché di altri diritti in materia di vita ed impiego.

3.2 Il Port State Control

Il quinto titolo del Codice è specificamente consacrato alla conformità e all'applicazione della Convenzione e si richiama alle convenzioni sul lavoro marittimo esistenti pur ponendo in essere un approccio più efficace⁷¹. Questo titolo è

67 McCONNEL M. L., «*Making Labour History*» and the Maritime Labour Convention, 2006: Implications for International Law-Making (and Responses to the Dynamics of Globalization), in CHICROP A., McDORMAN T. L., ROLSTON S. J. (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building. Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, Leiden/Boston, 2009, pp. 356-357.

68 MARIN M., CHARBONNEAU A., *La Convention du travail maritime 2006: vers une codification du droit du travail maritime international ?*, in *Dr. mar. fr.*, 2007, p. 111.

69 CARBONE S. M., *Conflits de loi en droit maritime*, in *Recueil des Cours*, t. 340, 2009, p. 197.

70 L'espressione è di PAYOYO P. B., *The Contribution of the 2006 ILO Maritime Labour Convention to Global Governance*, in CHICROP A., McDORMAN T. L., ROLSTON S. J. (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building. Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, Leiden/Boston, 2009, pp. 388-389. I diritti in questione sono enunciati agli articoli III e IV della Convenzione.

71 McCONNEL M. L., «*Making Labour History*» and the Maritime Labour Convention, 2006: Implications for International Law-Making (and Responses to the Dynamics of Globalization), in CHICROP A., McDORMAN T. L., ROLSTON S. J. (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building*.

strettamente correlato all'art. V, che individua negli Stati di bandiera, del porto e fornitore di manodopera i tre soggetti responsabili per l'applicazione e il rispetto delle disposizioni previste. La regola 5.2, consacrata alla responsabilità dello Stato di approdo segue alla regola 5.1, relativa alla responsabilità primaria dello Stato di bandiera e intende consentire a ciascuno Stato membro di assolvere alle responsabilità ad esso incombenti «in relazione alla cooperazione internazionale necessaria per assicurare l'attuazione e il rispetto degli Standard della Convenzione a bordo della navi straniere»⁷². Il ruolo dello Stato del porto è dunque concepito, al pari degli altri strumenti internazionali analizzati nel corso di questa ricerca, come supplementare e di supporto alla responsabilità principale dello Stato di bandiera grazie allo svolgimento di controlli sulle navi nel corso degli intervalli che separano le visite delle autorità dello Stato di bandiera.

Ai sensi della Regola 5.2.1, che riflette l'art. V, par. 4, la prima responsabilità di ciascuna Parte concerne il controllo dell'osservanza dei requisiti applicabili da parte delle navi in scalo nei suoi porti. Si tratta di una “responsabilità” ma non di un obbligo, nella misura in cui lo Stato è libero di decidere se effettuare tale controllo⁷³. Il sistema di applicazione e di controllo della Convenzione è infatti basato sulla cooperazione fra Stati contraenti, in modo da garantire condizioni di vita e di lavoro dignitose a bordo di qualunque nave, indipendentemente dalla sua localizzazione. Conformemente a quanto prescritto nelle risoluzioni IV e XIII adottate dalla Conferenza internazionale del lavoro nel febbraio 2006 e nella stessa Convenzione sul lavoro marittimo, le disposizioni del Codice relative alle ispezioni sono state completate dalle *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*⁷⁴. Le *Guidelines* intendono

Essays in Tribute to Douglas M. Johnston, Leiden/Boston, 2009, p. 372.

⁷² Cfr. anche art. I, par. 2 e art. V, paragrafi 4 e 7.

⁷³ McCONNELL M. L., DEVLIN D., DOUMBIA-HENRY C., *op. cit. supra* n. 56, p. 212. L'art. V, par. 4, modellato sull'art. 4 della Convenzione OIL n. 147 e su analoghe disposizioni delle Convenzioni OMI, prevede quella che questi a. definiscono una «may obligation», vale a dire una «discretionary obligation buttressed by the obligation on all Members under Article I, paragraph 2, to cooperate in effective implementation and enforcement».

⁷⁴ Art. I; regola 5.2.1, par. 3; standard A.5.2.1, par. 7; principio B.5.2.1, par. 3. Le Linee guida, elaborate da un gruppo tripartito di esperti, in collaborazione con l'OMI, sono state adottate nel settembre 2008, unitamente a quelle relative al controllo dello Stato di bandiera, in occasione di una riunione alla quale hanno partecipato quasi trecento esperti provenienti da tutte le regioni del mondo (cfr. *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la Convention du travail maritime, 2006*, OIL, Genève, 2009, consultabili nel sito www.ilo.org).

coadiuvare le amministrazioni dello Stato del porto ad adempiere ai propri obblighi e promuovere un'implementazione armonizzata delle pertinenti disposizioni della Convenzione; potrebbero tuttavia sorgere alcune difficoltà di articolazione con le procedure adottate dai vari MoUs regionali e dall'OMI, oltre che dall'elaborazione attualmente in corso in seno al Paris MoU di linee guida relative alla Convenzione in esame⁷⁵. Segnaliamo anche che nel 2011 l'OIL e il suo Centro internazionale di formazione con sede a Torino hanno dato vita alla *ILO Maritime Labour Academy*, nell'ambito della quale viene dispensata una formazione di alto livello rivolta agli ispettori nazionali; l'Accademia organizza numerose attività di addestramento relative all'applicazione della Convenzione, focalizzate in particolare sulla predisposizione di adeguate risorse umane e sull'interpretazione e applicazione uniformi di questo strumento⁷⁶.

Il controllo in porto è inteso ad assicurare la conformità alle prescrizioni obbligatorie della Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi relativi alle condizioni di lavoro e di vita a bordo, mentre non sono sottoposte al controllo le disposizioni della parte B del Codice⁷⁷. In via di principio gli ispettori si limitano a verificare la presenza dei certificati dello Stato di bandiera (vale a dire il *Maritime Labour Certificate* e la *Declaration of Maritime Labour Compliance*), che valgono a priori come prova di conformità ai requisiti della Convenzione⁷⁸; ciò non esclude però lo svolgimento di ispezioni più dettagliate, relative agli elementi indicati nell'allegato A5-III, per escludere l'esistenza di un chiaro pericolo per la sicurezza e la salute dei marittimi o se è stato presentato un reclamo che induca a ritenere violate le norme della Convenzione, indipendentemente dall'inclusione di tale requisito nell'allegato⁷⁹.

75 McCONNELL M. L., DEVLIN D., DOUMBIA-HENRY C., *op. cit. supra* n. 56, p. 480. Gli a. prevedono, tuttavia, che le linee guida da ultimo citate saranno conformi a quelle adottate dall'OIL.

76 L'Accademia organizza cinque corsi specializzati rivolti agli ispettori, a funzionari nazionali incaricati dell'implementazione della Convenzione sul piano interno, agli ufficiali e operatori delle navi, agli ispettori della *International Transport Federation* e ai rappresentanti dell'industria marittima (*The Maritime Labour Academy. A comprehensive range of training activities under the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*, 20 December 2011, consultabile nel sito www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/).

77 Art. V, par. 4 e Regola 5.2.1, paragrafi 1 e 3.

78 Il controllo di tali documenti sarà dunque sistematico e non più subordinato alla presentazione di una denuncia o alla prova di una presunta violazione, contrariamente a quanto disposto dalla Convenzione OIL n. 147 (CANTONI S., *op. cit. supra* n. 56, p. 724).

79 Standard A.5.2.1, paragrafi 1 e 2. I motivi che giustificano un'ispezione dettagliata sono l'assenza dei documenti prescritti o la loro manifesta falsità; la sussistenza di chiari motivi che inducono a ritenere le condizioni a bordo non conformi o il sospetto, ragionevole, che la nave abbia cambiato bandiera per non ottemperare alla Convenzione; infine, la presentazione di un reclamo. Gli elementi da ispezionare riguardano, per esempio, l'età minima, il certificato medico, le qualifiche e

Conviene rilevare, peraltro, la clausola del trattamento non più favorevole contenuta all'art. V, par. 7, ai sensi del quale le navi battenti bandiera di Stati terzi, per definizione prive dei certificati prescritti, non devono ricevere un trattamento più favorevole delle navi prive di certificati ma battenti bandiera di Stati parti; per quanto rivolta a tutti gli Stati contraenti, di fatto essa è attuata specialmente nell'ambito del *Port State Control*⁸⁰. Come osservato da Sergio Carbone, la Convenzione assume in questo senso «le rôle et la fonction de rule of reference assimilable à l'exercice de la juridiction confiée à l'Etat cotier et/ou du port en matière de protection de l'environnement à l'égard des navires qui entrent dans les espaces maritimes relevant de leur souveraineté, en vertu des articles 218 et 220 de la Convention de Montego Bay»⁸¹.

La detenzione della nave può essere disposta qualora le condizioni a bordo siano chiaramente pericolose per la sicurezza e la salute della gente di mare e la non conformità costituisca un'infrazione grave o ripetuta alle prescrizioni della Convenzione, finché le carenze non siano state rimosse o l'ispettore abbia accettato un piano d'azione per la rettifica che, a suo avviso, può essere implementato tempestivamente; ogni sforzo possibile deve essere comunque effettuato per evitare che la nave sia detenuta o trattenuta indebitamente⁸². Se non ricorrono le condizioni per disporre il fermo, ma sono comunque constatate delle difformità, il funzionario portuale le segnala immediatamente al comandante della nave, chiedendo che siano rettificate o, in casi di maggiore gravità, le sottopone all'attenzione delle organizzazioni degli armatori e ai sindacati dei marittimi dello Stato del porto⁸³.

L'efficienza del *Port State Control* effettuato sulla base della Convenzione sul lavoro marittimo dipenderà naturalmente anche dalla circolazione di informazioni

abilitazioni della gente di mare, i contratti di arruolamento marittimo, il ricorso a ogni servizio di reclutamento e di collocamento privato autorizzato o certificato o regolamentato, la durata dell'orario di lavoro o del riposo, la composizione dell'equipaggio, gli alloggi, le strutture ricreative a bordo, l'alimentazione e servizio di ristorazione, la salute e la sicurezza, la prevenzione infortuni, l'assistenza medico-sanitaria a bordo, le procedure per i reclami a bordo e il pagamento dei salari. Per "esposto" (*complaint*) ai sensi dello Standard A.5.2.1 si intende l'informazione ricevuta da un marittimo, un ente professionale, un'associazione, un sindacato o, in via generale, chiunque abbia interesse alla sicurezza della nave, compresa la sicurezza e i pericoli per la salute dei marinai, in merito alla non osservanza dei requisiti della Convenzione (Standard A.5.2.1, par. 3).

80 McCONNELL M. L., DEVLIN D., DOUMBIA-HENRY C. *op. cit. supra* n. 56, p. 213.

81 CARBONE S. M., *op. cit. supra* n. 69, p. 198.

82 Standard A.5.2.1, paragrafi 6 e 8.

83 Standard A.5.2.1, par. 4. Il funzionario dello Stato del porto può anche trasmettere copia del rapporto di ispezione, unitamente alle eventuali risposte dello Stato di bandiera, al Direttore Generale dell'OIL (*ibidem*, par. 5).

adeguate e aggiornate sulle ispezioni fra gli Stati membri, in particolare grazie alla cooperazione fra l'OMI e l'OIL sul piano della raccolta, dello scambio e della divulgazione dei dati, in vista dei quali queste due organizzazioni si sono già attivate⁸⁴.

3.3 (Segue) La gestione dei reclami sporti a terra dai marittimi

La seconda responsabilità attribuita allo Stato di approdo consiste nella gestione dei reclami sporti a terra dai marittimi; ai sensi della Regola 5.2.2, infatti, «Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi che si trovano a bordo di navi che fanno scalo in un porto situato sul suo territorio e che dichiarano una violazione alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare, abbiano il diritto di fare reclamo contro la violazione per la sua eliminazione in modo rapido e concreto». Ai marittimi è dunque consentito partecipare attivamente al *Port State Control*, contribuendo alla piena osservanza del loro diritto ad un lavoro decente⁸⁵.

Ciascuno Stato del porto assicura che i marittimi a bordo possano segnalare presunte violazioni della Convenzione in vista di una soluzione immediata e pratica. A tale scopo, il funzionario del porto di scalo assicura che il reclamo resti confidenziale e che sia registrata la sua ricezione; peraltro, se lo svolgimento dell'inchiesta in ordine alla situazione denunciata non rientra fra le sue attribuzioni, il marittimo deve essere indirizzato all'ufficiale competente a tale riguardo⁸⁶. Il

⁸⁴ I segretariati delle due Organizzazioni hanno già iniziato ad operare in vista del trasferimento dei dati relativi alle ispezioni svolte sulla base della Convenzione sul lavoro marittimo nel sistema GISIS, dell'aggiunta di un nuovo modulo nella banca dati GISIS relativo ai dati afferenti alla Convenzione e dell'elaborazione di un modello di dati per il trasferimento delle informazioni dagli Stati membri e/o dai sistemi regionali di *Port State Control* (IMO Doc. FSI 19/7, 7 December 2010, *PSC Guidelines on Seafarers' Working Hours and PSC Guidelines in Relation to the Maritime Labour Convention, 2006. Information on recent developments. Note by the Secretariat*, paragrafi da 9 a 11).

⁸⁵ PAYOYO P. B., *The Contribution of the 2006 ILO Maritime Labour Convention to Global Governance*, in CHICROP A., McDORMAN T. L., ROLSTON S. J. (eds.), *The Future of Ocean Regime-Building. Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*, Leiden/Boston, 2009, p. 402.

⁸⁶ Regola 5.2.2, par. 1. Standard A.5.2.2, par. 7. Sulle denunce sporte dai marittimi a terra cfr. MARIN M., CHARBONNEAU A., *La Convention du travail maritime 2006. Traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2007, pp. 173-208. Gli ufficiali autorizzati a ricevere e trattare gli esposti dovrebbero essere quelli incaricati del controllo dello Stato del porto o altri funzionari autorizzati (*Maritime Labour Convention, 2006. Frequently Asked Questions (FAQ) - Online revised Edition, 2012*, punto C5.2, p. 51). La mancata individuazione dei funzionari preposti al trattamento dei reclami potrebbe tuttavia comportare alcuni problemi di coordinamento nell'ambito di certi ordinamenti; in Francia, per esempio, il funzionario autorizzato a gestire la procedura di trattamento delle denunce sporte dai marittimi a terra può essere identificato sia con l'ispettore del lavoro marittimo, sia con l'ispettore competente per la sicurezza delle navi e la prevenzione dei rischi professionali (MARIN M., CHARBONNEAU A., *La Convention du travail maritime 2006: vers une*

funzionario autorizzato avvia un'istruttoria iniziale per verificare, prima di tutto, se siano state intraprese le procedure previste per i reclami a bordo e può effettuare un'ispezione più dettagliata se il reclamo è di natura generale⁸⁷. Prevale dunque una preferenza per la composizione della controversia ad opera dello Stato di bandiera, a meno che non sussistano ragioni fondate per una scelta di segno contrario, come l'inadeguatezza delle procedure di trattamento dei reclami a bordo, l'indebito ritardo di quelle interne o il rischio di ritorsioni contro il ricorrente. Il funzionario del porto svolge dunque un ruolo di “conciliatore”, in quanto è tenuto, se del caso, a cercare di risolvere la controversia a bordo della nave⁸⁸.

Se le procedure avviate a bordo non hanno permesso di giungere ad una soluzione soddisfacente, l'ufficiale portuale cerca di ottenere dallo Stato di bandiera delle indicazioni e un piano di misure correttive; se lo Stato di bandiera dimostra di essere in grado di gestire la questione, di disporre di procedure adeguate e di un piano di azione accettabile, il funzionario portuale può astenersi dall'adottare misure ulteriori relative all'esposto, mentre in caso contrario, una copia del rapporto è trasmessa al Direttore Generale dell'OIL, unitamente ad ogni risposta pervenuta dallo Stato di bandiera, e ne sono informate le organizzazioni degli armatori e i sindacati dei marittimi dello Stato del porto⁸⁹. Quest'ultimo in teoria non dovrebbe più intervenire in merito alla denuncia, se non per effettuare un'ispezione più approfondita qualora nel corso dell'inchiesta siano emersi motivi per ritenere che le condizioni di vita e di lavoro a bordo non sono conformi alla Convenzione. In definitiva, la Convenzione non prevede l'apertura da parte dello Stato del porto di procedimenti giurisdizionali in senso stretto, ma va comunque oltre quanto previsto dalla precedente Convenzione n. 147, stabilendo una vera e propria istruzione della denuncia sporta dal marittimo da parte del funzionario portuale autorizzato e, eventualmente, l'interpellanza dello Stato di bandiera⁹⁰.

codification du droit du travail maritime international ?, in *Dr. mar. fr.*, 2007, p. 115).

87 Standard A.5.2.2, paragrafi 1 e 2. nel corso dell'istruttoria, inoltre, il comandante, l'armatore e ogni altro soggetto coinvolto nel ricorso devono poter essere in grado di esprimere la loro posizione.

88 Standard A.5.2.2, par. 3-4. L'espressione è di CANTONI S., *op. cit. supra* n. 56, p. 722.

89 Standard A.5.2.2., par. 5 e 6 e linea guida B.5.2.2, par. 5.

90 MOUSSAT A., *La Convention du Travail Maritime de 2006*, in *Le Pavillon. Actes écrits du colloque organise les 2 et 3 mars 2007. Institut du droit économique de la mer et Association internationale du droit de la mer*, Paris, 2008, p. 224.

4. La responsabilità nei confronti dei marittimi abbandonati

L'abbandono dei marittimi è un fenomeno che ha assunto proporzioni allarmanti negli ultimi anni. Esso consegue solitamente alla disposizione del sequestro cautelare della nave o al suo fermo temporaneo in un porto straniero, disposto nell'ambito del *Port State Control*. In tal caso può avvenire che i marittimi a bordo siano lasciati privi di rifornimenti di carburante, di mezzi di sussistenza e di comunicazione, in attesa di ricevere il pagamento dei salari arretrati e di poter fare ritorno nei rispettivi Paesi di origine; le difficili condizioni di permanenza nel porto straniero sono state esemplificate da alcuni recenti casi di abbandono nei porti di Ceuta e di Napoli⁹¹. Si pone dunque, da un lato, la questione dell'assistenza materiale di questi individui durante la permanenza nel porto straniero e, dall'altro, quella del loro rimpatrio e del pagamento dei crediti salariali rimasti insoddisfatti.

Il primo strumento ad essersi occupato di tale problematica è stato la Convenzione (n. 23) sul rimpatrio dei marittimi del 1926, che prevedeva il diritto di questi ultimi al rimpatrio nello Stato di origine oppure nel porto di partenza o di ingaggio, ma rinviava alle soluzioni accolte dalle singole legislazioni nazionali in ordine alla determinazione delle modalità e responsabilità del rientro⁹². La successiva Convenzione (n. 166) sul rimpatrio dei marittimi del 1987 organizza il rimpatrio dei marinai abbandonati come conseguenza della cessazione del rapporto di lavoro, di naufragio, dell'incapacità dell'armatore di adempiere i suoi obblighi legali o contrattuali, della vendita o del fallimento della nave ovvero del cambiamento di immatricolazione della stessa⁹³. In via di principio l'organizzazione del rimpatrio e i costi connessi sono a carico dell'armatore e in via sussidiaria dello Stato di bandiera;

⁹¹ La nave *Rhone* è stata sottoposta a fermo da parte degli ispettori del porto spagnolo di Ceuta in seguito alla constatazione di carenze relative alla sua sicurezza; i quattordici marinai imbarcati sono rimasti a bordo della nave per interi mesi, assistiti dalle autorità portuali e dalle organizzazioni di volontariato locali, in attesa di poter soddisfare i propri crediti salariali (Seafarers'Rights, *Case Study - "Rhone". A far too common story?*, consultabile nel sito www.seafarersrights.org). La nave *Spirit II*, battente bandiera dell'Honduras, è stata abbandonata nel porto di Napoli nel giugno 2004; i dieci membri dell'equipaggio, provenienti dal Bangladesh e dal Pakistan, non erano più stati retribuiti dal gennaio dello stesso anno; nel porto di Napoli hanno ricevuto assistenza medica e generica da parte delle autorità italiane e successivamente anche dalla Croce Rossa, prima di essere rimpatriati nel marzo 2006 e di ricevere un compenso dalla vendita dell'imbarcazione (www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse, ultimo accesso il 25.6.2012).

⁹² *Convention concerning the Repatriation of Seamen*, Geneva 23 June 1926, art. 3; entrata in vigore il 16 aprile 1928, è consultabile nel sito www.ilo.org/dyn/normlex/en.

⁹³ *Convention concerning the Repatriation of Seafarers*, Geneva, 9 October 1987; entrata in vigore il 3 luglio 1991, è consultabile nel sito www.ilo.org/dyn/normlex.

in caso di inadempienza di questi soggetti, lo Stato da cui deve essere rimpatriato il marittimo (vale a dire lo Stato di approdo) o quello della cittadinanza possono procedere al rientro e rivalersi nei confronti dello Stato di bandiera per ottenere il rimborso dei costi sostenuti⁹⁴. Oltre ad attribuire una mera facoltà alle autorità portuali dell'abbandono, la Convenzione in esame è stata ratificata solo da tredici Stati e ha quindi necessariamente un impatto limitato⁹⁵.

Nel 1998 è stato creato un Gruppo di lavoro congiunto OMI/OIL incaricato di esaminare la questione di una garanzia finanziaria a favore dei membri dell'equipaggio in caso di abbandono della nave ed è stata istituita una banca dati presso l'OIL nella quale sono raccolte e rese accessibili le informazioni disponibili relative alle imbarcazioni abbandonate nei porti del mondo a partire dal 1° gennaio 2004; per quanto riguarda la sola Italia, per esempio, attualmente si registrano casi di abbandono di navi straniere nei porti di Oristano⁹⁶, Augusta⁹⁷, Pozzallo⁹⁸, Ancona⁹⁹,

94 Art. 5, lett. a). La Convenzione OIL n. 23 si limitava invece, in caso di inadempimento dell'armatore e dello Stato di bandiera, a rinviare alle soluzioni accolte dagli Stati membri.

95 Informazione consultabile nel sito www.ilo.org/dyn/normlex/en (ultimo accesso il 25.6.2012).

96 La nave *Faola*, battente bandiera panamense, è stata abbandonata nel porto di Oristano il 16 giugno 2011 con a bordo diciassette marittimi di nazionalità egiziana, pachistana e ucraina, in seguito alla disposizione di un provvedimento di fermo conseguente alla constatazione di numerose carenze da parte della autorità di controllo dello Stato del porto; l'ammontare dei crediti salariali dei marittimi non ancora pagati ammonta a più di 100.000\$ e i marinai non sono ancora stati rimpatriati (www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse, ultimo accesso il 25.6.2012).

97 La nave *Dilas S*, battente bandiera panamense, è stata abbandonata nel porto di Augusta il 22 febbraio 2011 a seguito del suo sequestro conservativo da parte di un creditore maltese. Gli otto membri dell'equipaggio, di nazionalità turca e georgiana, sono tuttora a bordo dell'imbarcazione. Nel marzo 2011 è stato avviato un procedimento giudiziario per il recupero dei crediti salariali rimasti insoddisfatti e sono state contattate le autorità consolari dei marittimi e il proprietario della nave per definire una soluzione della controversia; i marittimi a bordo della nave sono attualmente assistiti da organizzazioni umanitarie locali (www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse, ultimo accesso il 25.6.2012).

98 La nave *Jameela Star*, battente bandiera siriana, è stata abbandonata nel porto di Pozzallo il 21 aprile 2010; tutti i membri dell'equipaggio e il capitano sono stati rimpatriati il mese successivo, ma la nave si trova tuttora nel porto (www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse, ultimo accesso il 25.6.2012).

99 La nave *Fiona*, battente bandiera maltese, è stata abbandonata nel porto di Ancona l'8 giugno 2009 dopo essere ivi approdata per motivi di urgenza. Gli undici marittimi a bordo, di nazionalità russa ed ucraina, sono stati rimpatriati fra settembre 2009 e gennaio 2010, senza tuttavia ottenere il pagamento degli arretrati (www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse, ultimo accesso il 25.6.2012).

Genova¹⁰⁰ e Civitavecchia¹⁰¹. Il Gruppo di lavoro ha elaborato una risoluzione recante Linee guida sulla garanzia finanziaria dei marittimi in caso di abbandono, lesioni personali e decesso, approvate dall'Assemblea dell'OMI e dall'Organo esecutivo dell'OIL nel 2011¹⁰². L' "abbandono" è definito come la rottura del rapporto di lavoro intercorrente fra il marittimo e l'armatore qualora quest'ultimo non adempia ad alcuni obblighi fondamentali relativi al rimpatrio del lavoratore, al pagamento dei salari arretrati, alla fornitura dell'assistenza necessaria per provvedere alle sue esigenze quotidiane e qualora anche il capitano della nave abbia abbandonato l'imbarcazione senza lasciare alcun mezzo finanziario per la sua gestione¹⁰³. Sono promosse misure che gli armatori dovrebbero adottare per assicurare l'istituzione di un adeguato sistema di garanzia finanziaria a favore dei marittimi abbandonati in un porto straniero e gli Stati sono invitati a prendere atto del fatto che, in caso di inadempienza tanto dell'armatore che dello Stato di bandiera, lo Stato di approdo o lo Stato nazionale del marittimo hanno la facoltà di organizzare il rimpatrio del marinaio, fermo restando il diritto di rivalsa per ottenere il rimborso dei costi sopportati¹⁰⁴. Le Linee guida ripropongono dunque lo stesso meccanismo di sostituzione dello Stato del porto o dello Stato della cittadinanza all'armatore e allo Stato di bandiera inadempienti già proposto dalla precedente Convenzione OIL n. 166¹⁰⁵. In entrambi i casi, dunque, lo Stato di approdo non è gravato da alcun

100 La *Tan Trader*, nave battente bandiera maltese, è stata abbandonata nel porto di Genova il 5 marzo 2009 dopo essere stata sottoposta a detenzione dalle autorità di controllo dello Stato del porto nel dicembre 2008. I nove marittimi a bordo, provenienti dalla Turchia e dall'Azerbaijan, sono stati rimpatriati, alcuni a spesa di un'associazione italiana di promozione sociale dei marittimi ed altri grazie all'assistenza dell'Ambasciata dell'Azerbaijan. L'imbarcazione è attualmente ancorata nel porto di Genova sotto il controllo della Guardia Costiera italiana ed in pendenza della definizione del procedimento giudiziario dinanzi le giurisdizioni italiane (www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse, ultimo accesso il 25.6.2012).

101 La *Nesibe E.*, battente bandiera cambogiana, è stata abbandonata nel porto di Civitavecchia nel gennaio 2009, dopo essere ivi approdata per un problema tecnico ai motori ed essere stata sottoposta a fermo dalle autorità del controllo dello Stato del porto per numerose carenze inerenti la sicurezza. Gli otto marittimi turchi impiegati a bordo sono stati rimpatriati grazie all'assistenza di un'associazione italiana di promozione sociale dei marittimi, ma il pagamento dei crediti salariali è rimasto per ora insoddisfatto (www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse, ultimo accesso il 25.6.2012).

102 IMO Doc. A 22/Res.930, 17 December 2001, *Resolution A.930(22). Adopted on 29 November 2001 (Agenda item 10), Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers*. Per un commento della genesi della risoluzione cfr. GOY R., *Mort, lésions corporelles et abandon des marins. De l'OIT à l'OMI*, in *Ann. dr. mer.*, 2003, pp. 419-431.

103 IMO Doc. A 22/Res.930, *cit. supra*, par. 2.1.3.

104 *Ibidem*, par. 5

105 GOY R., *Mort, lésions corporelles et abandon des marins. De l'OIT à l'OMI*, in *Ann. dr. mer.*, 2003, p. 428.

obbligo, ma gode di una mera facoltà di sostituirsi all'armatore e allo Stato di bandiera inadempienti.

Il Gruppo di lavoro congiunto OMI/OIL ha continuato ad esaminare la tematica dei marittimi abbandonati e al termine della suo nono incontro nel marzo 2009 ha elaborato dei principi che dovrebbero costituire la base per apportare un emendamento alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 in vista dell'introduzione di un nuovo standard e di una nuova linea guida recanti requisiti per assicurare l'istituzione di un sistema di garanzia finanziaria rapido ed efficace per assistere i marittimi abbandonati; in pendenza di tale risultato, gli Stati dovrebbero tuttavia continuare ad adottare le Linee guida adottate nel 2001.

Venendo alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, è riconosciuto il diritto degli stessi ad essere rimpatriati senza alcuna spesa a loro carico e il correlativo obbligo per gli Stati di bandiera di esigere che le proprie navi forniscano una garanzia finanziaria per il rimpatrio¹⁰⁶. In via di principio è lo Stato di bandiera a dover garantire il diritto dei marittimi imbarcati sulle proprie navi ad essere rimpatriati nelle ipotesi previste dalla Convenzione, prevedendo disposizioni adeguate nella propria legislazione interna o nelle contrattazioni collettive¹⁰⁷. Per quanto riguarda invece lo Stato del porto, la Convenzione sul lavoro marittimo si limita a prevedere che ogni Stato membro deve agevolare il rimpatrio della gente di mare in servizio sulle navi che fanno scalo nei suoi porti o attraversano le sue acque territoriali o interne, nonché la loro sostituzione a bordo; ciò implica, in particolare, il divieto di negare il rimpatrio a causa delle condizioni finanziarie dell'armatore o dell'incapacità o del rifiuto di quest'ultimo di sostituire il marittimo coinvolto¹⁰⁸. Ai sensi della linea guida B 2.5.2, in pendenza o in caso di ritardo del rimpatrio, le competenti autorità del porto dovrebbero garantire assistenza al marittimo e assicurarsi che siano state informate le autorità dello Stato di bandiera, di provenienza o di residenza; in particolare, il marittimo approdato in un porto straniero per malattia o infortunio avvenuto a bordo, senza colpa, dovrebbe ricevere cure mediche ed assistenza; inoltre, ciascuno Stato membro dovrebbe assicurare che siano adottate misure soddisfacenti affinché il marittimo approdato in un porto

106 Regola 2.5.

107 Standard A.2.5, paragrafi 1 e 2.

108 Standard A.2.5, paragrafi 7 e 8.

straniero per ragioni a lui non imputabili sia rimpatriato verso il porto di arruolamento, verso un porto dello Stato di provenienza o di residenza o verso un qualunque altro porto concordato¹⁰⁹. In altri termini la Convenzione sul lavoro marittimo ribadisce la competenza esclusiva dello Stato di bandiera e il diritto dello Stato di cittadinanza di esercitare la protezione diplomatica, sebbene tali meccanismi giuridici possano molto spesso rivelarsi concretamente inefficaci¹¹⁰.

La Convenzione (n. 188) sul lavoro nel settore della pesca appare ancora meno audace, nella misura in cui non prevede alcuna forma di responsabilità dello Stato di approdo nei confronti dei pescatori abbandonati in un suo porto. Questo strumento, infatti, pone a carico dello Stato di bandiera l'obbligo di rimpatriare il pescatore in scalo in un porto straniero qualora il rapporto di lavoro sia cessato o il pescatore non sia più in grado di adempiere ai propri obblighi; le spese sono in via di principio sostenute dall'armatore o, qualora costui non vi provveda, dallo stesso Stato di bandiera, che conserva il diritto di rivalsa¹¹¹. Non è dunque stato ripreso il meccanismo di sostituzione dello Stato del porto previsto dalla Convenzione OIL n. 166, né le responsabilità, seppure limitate, poste a suo carico dalla Convenzione sul lavoro marittimo. Peraltro, tale situazione normativa non appare del tutto soddisfacente, nella misura in cui può condurre ad una disparità di trattamento non giustificata fra categorie di lavoratori impiegati a bordo delle navi, segnatamente fra pescatori e coloro che rientrano nell'ambito di applicazione della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006.

Si segnalerà, inoltre, che in un caso portato dinanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo, un gruppo di marinai abbandonati ha invocato la responsabilità dello Stato di approdo in cui la nave su cui erano impiegati era stata abbandonata per violazione degli obblighi risultanti dalla Convenzione europea dei diritti dell'uomo. Nella specie la nave merce *Olga J.*, battente bandiera dell'Honduras e con a bordo tredici marittimi, era approdata nel porto di Bourgas, in Bulgaria, ed era ivi stata sottoposta a fermo da parte delle autorità portuali fino all'aprile 2001. Circa un anno dopo la disposizione del fermo, il capitano aveva abbandonato la nave lasciando

109 Il tenore letterale del primo paragrafo di questa linea guida sembra peraltro non essere limitato ai soli Stati parti, diversamente dal secondo paragrafo (McCONNELL M. L., DEVLIN D., DOUMBIA-HENRY C., *op. cit. supra* n. 56, p.327).

110 CANTONI S., *op. cit. supra* n. 56, p. 727.

111 Art. 21.

l'equipaggio senza carburante ed alcun mezzo di sopravvivenza, mentre i marittimi rimanevano a bordo per ben due anni e sei mesi; otto dei marittimi venivano infine rimpatriati in Gana nell'aprile 2001. Un ricorso è stato presentato dagli stessi dinanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo contro lo Stato del porto, la Bulgaria, per violazione degli articoli 2, 3, 5 e 8 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo. La Corte ha tuttavia ritenuto la richiesta non ammissibile e non è dunque dato sapere quale sarebbero state le sue conclusioni in merito alle responsabilità dello Stato di approdo nei confronti di marittimi stranieri abbandonati in un porto di uno Stato parte¹¹².

La questione del rimpatrio è strettamente connessa a quella del diritto dei marittimi stranieri di adire un tribunale per ottenere il pagamento dei crediti salariali rimasti insoddisfatti, dato che nella maggioranza dei casi la permanenza a bordo è dettata dalla speranza di potersi rivalere sul prezzo di vendita dell'imbarcazione sequestrata. Conviene rilevare, a tale proposito, che la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 non consacra il diritto dei marittimi di adire i tribunali dello Stato del porto per ottenere il pagamento dei crediti salariali. In compenso, la Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole del sequestro conservativo delle navi in mare del 1952, ratificata da numerosi Stati, fra cui anche l'Italia, include i salari del capitano, degli ufficiali e dell'equipaggio fra i crediti marittimi che possono giustificare il sequestro conservativo della nave e, ai sensi del suo art. 7, par. 1, lett. c), attribuisce al tribunale dello Stato nel quale il sequestro è stato effettuato anche la competenza sul merito della questione qualora il credito marittimo sorga nel corso di un viaggio durante il quale il sequestro è stato effettuato¹¹³. Tale disposizione è nondimeno applicabile solo nei rapporti fra Stati parti alla Convenzione¹¹⁴. La

112 Cour Européenne des droits de l'Homme (5ème section), 22 janvier 2008, *Décision d'irrecevabilité de la requête n° 8718/02, présentée par Francis KOOMY et autres c/ Bulgarie*, con nota di CHAUMETTE P., *L'accès délicat des marins abandonnés à la Cour Européenne des Droits de l'Homme: l'Olga J*, in *Dr. mar. fr.*, 2008, pp. 883-891. Non potendosi applicare la condizione del previo esaurimento dei ricorsi interni di cui all'art. 35, par. 1 della Convenzione europea sui diritti dell'uomo, la Corte ha comunque constatato che il ricorso non era stato presentato entro il termine di sei mesi dalla fine della situazione controversa, vale a dire dalla data del rimpatrio; in secondo luogo, solo il sindacato cessionario dei crediti di lavoro dei marittimi godeva nella specie del diritto di contestare l'assenza di un ricorso effettivo ad un tribunale o la durata eccessiva del processo relativo al recupero dei crediti; infine, la Corte ha rilevato l'insufficienza di prove relative ai maltrattamenti subiti dalla polizia locale e il disinteresse dei ricorrenti per l'inchiesta avviata dalle autorità bulgare a tale riguardo.

113 *International Convention relating to the arrest of seagoing ships*, Bruxelles, 10 May 1952, in Nations Unies, *Treaty Series*, 1962 n. 439, p. 193, art. 1, par. 1, lett. m) e art. 7, par. 1, lett. c).

114 Art. 8, par. 1.

giurisprudenza italiana sembra costante nell'affermare la giurisdizione del giudice italiano per la concessione di un sequestro conservativo di una nave straniera approdata in un porto italiano, ma riconosce che la giurisdizione sul merito, compresi dunque anche i rapporti di lavoro fra l'armatore straniero e i marittimi stranieri imbarcati, spetta al giudice straniero¹¹⁵. In compenso, la Corte di cassazione francese ha avuto modo di applicare il citato art. 7, par. 1, lett. c) della Convenzione di Bruxelles del 1952, confermando la competenza del giudice francese che aveva disposto il sequestro conservativo di una nave battente bandiera turca per decidere sul merito dei crediti salariali dei marittimi turchi impiegati a bordo, nella misura in cui tali crediti erano sorti nel corso del viaggio interessato dalla misura cautelare¹¹⁶. La suprema Corte francese ha così abbandonato il tradizionale principio di non interferenza dello Stato di approdo nei riguardi delle questioni relative alle navi straniere in scalo in uno dei suoi porti, almeno per quanto concerne le questioni attinenti alle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi imbarcati¹¹⁷. Si registra dunque la tendenza a riconoscere la competenza dei giudici dello Stato in cui opera la nave, segnatamente lo Stato di approdo, non solo a disporre il sequestro della nave straniera, ma anche a pronunciarsi sul merito della controversia relativa ai crediti dei marittimi stranieri a bordo¹¹⁸.

Anche la Convenzione internazionale sul sequestro di navi del 1999 include

115 Senza fare alcun riferimento alla Convenzione di Bruxelles del 1952, il Tribunale di Venezia si è per esempio ritenuto competente per disporre il sequestro conservativo di una nave egiziana abbandonata nel porto di Venezia dal luglio 2001 al settembre 2004, in ragione della sua presenza nelle acque territoriali italiane, pur riconoscendo la competenza sul merito del giudice egiziano, in quanto giudice dello Stato di bandiera (Tribunale di Venezia, 25 agosto 2001, *El Sayed Aly Alla, El Sayed Nageb ed altri c. Sayed Nasr Navigation Lines*, in *Dir. mar.*, 2003, pp. 1372-1375; in tal senso cfr. anche Cass. civ. (SS.UU.), 24 ottobre 1990, n. 10322). Si rileverà, tuttavia, che in un caso la Corte di cassazione ha escluso la propria competenza sul merito dei rapporti di lavoro sorti all'estero fra la compagnia di navigazione straniera e i lavoratori stranieri imbarcati ritenendo inapplicabile l'art. 7 della Convenzione di Bruxelles del 1952, ma solo perché la nave straniera oggetto del sequestro batteva bandiera di uno Stato terzo alla Convenzione (Cass. civ. (SS. UU.), 25 maggio 1993, n. 5848).

116 Cass. civ. 1, 18 juillet 2000, n° 97-22-448, in DMF, 2000, p. 725, con nota di Y. TASSEL; consultabile anche nel sito www.legifrance.org. In un altro caso, la Corte di cassazione francese ha ritenuto la competenza del tribunale francese in merito alla validità di un sequestro conservativo di una nave straniera ottenuto da un creditore straniero in Francia (Cour cass. (civ. 1), 11 février 1997 n° 96-13267, in *Bull.* 1997 I n° 48, p. 31). L'art. 7, par. 1, lett. c), della Convenzione di Bruxelles del 1952 ha costituito la base giuridica per riconoscere il giudice francese del sequestro competente sul merito della domanda presentata dall'assicuratore della merce, poiché il credito marittimo era nato nel corso del viaggio durante il quale era stata disposta la misura cautelare (Cour cass. (com.), 7 décembre 2004, n° 02-19825, consultabile nel sito www.legifrance.org).

117 BONASSIES, *Le droit maritime français en 2000-2001*, in *Dir. mar.*, 2002, p. 1067.

118 CARBONE S. M., *Conflits de loi en droit maritime*, in *Recueil des Cours*, t. 340, 2009, p. 195.

fra i crediti marittimi che possono giustificare un sequestro conservativo della nave i salari e altri compensi dovuti al capitano, agli ufficiali e all'equipaggio relativi al loro impiego a bordo della nave, «including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf»¹¹⁹. Ai sensi del suo art. 7, inoltre, la competenza sul merito appartiene in via generale ed esclusiva al tribunale dello Stato parte in cui è stato eseguito il sequestro o è stata costituita una garanzia per il rilascio della nave¹²⁰. La norma si differenzia significativamente dalla soluzione prescelta nella Convenzione di Bruxelles del 1952, ai sensi della quale il giudice del sequestro è competente anche sul merito della causa solo negli specifici casi stabili e non in via esclusiva¹²¹. I tribunali degli Stati contraenti nei cui porti sia stata abbandonata una nave straniera dovrebbero quindi, almeno in via di principio, essere competenti per statuire anche sul merito dei crediti salariali vantati dai marittimi stranieri impiegati a bordo. La portata di questa disciplina è peraltro temperata dal fatto che, sebbene in vigore dal 14 settembre 2011, solo dieci Stati ne sono divenuti Parti, fra cui non l'Italia¹²².

5. Il contributo al benessere dei marittimi

Sono numerosi gli strumenti di protezione dei diritti dell'uomo che, oltre a sancire in via generale il diritto al lavoro, riconoscono il diritto a condizioni di impiego eque, sicure e soddisfacenti, alla sicurezza ed all'igiene, all'assistenza sociale e medica, all'integrazione nella vita della comunità: oltre che dal Patto

119 *International Convention on Arrest of Ships, 1999*, Geneva, 12 March 1999, Doc. A/CONF.188.6, art. 1, par. 1, lett. o). In tala categoria si ritiene debbano essere compresi anche i contributi di assicurazione sociale a carico dell'armatore (BERLINGIERI F., ROVELLI L., *La nuova Convenzione sul sequestro di navi*, in *Dir. mar.*, 2000, p. 8); per un raffronto fra le due convenzioni cfr. i contributi presentati in occasione del convegno su *Il sequestro di nave: un raffronto tra le Convenzioni del 1952 e del 1999. Genova-27 giugno 2011*, in *Dir. mar.*, 2011, p. 1141 ss.

120 A meno che le parti non abbiano convenuto di deferire il caso al giudice di un altro Stato, che accetta la propria competenza, o abbiano sottoposto la controversia ad arbitrato, anche se il giudice del luogo del sequestro ha la facoltà di declinare la propria competenza.

121 BERLINGIERI F., ROVELLI L., *op. cit. supra* n. 119, p. 28; DIMUNDO A., *Giurisdizione e competenza per il sequestro di nave e per la causa di merito nelle convenzioni del 1952 e del 1999*, in *Dir. mar.*, 2011, pp. 1178-1179; l'a. rileva come la nuova disciplina sia più chiara e facilmente applicabile.

122 Per quanto sia stato evidenziato che alcuni Paesi, rilevanti sotto il profilo del volume del loro traffico commerciale, come la Cina, l'India e alcuni Paesi della Comunità andina, hanno comunque adottato il testo di questo strumento internazionale sul piano interno o hanno incorporato alcune delle sue norme, pur senza procedere alla sua ratifica (BERLINGIERI G., *L'entrata in vigore della nuova Convenzione sul sequestro conservativo di nave*, in *Dir. mar.*, 2011, p. 1142).

internazionale relativo ai diritti economici, sociali e culturali del 1966¹²³, tali diritti sono riconosciuti sul piano regionale dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, dalla Carta sociale europea, dalla Carta africana dei diritti dell'uomo e dei popoli, dal Protocollo addizionale alla Convenzione americana sui diritti umani¹²⁴.

Anche i marittimi, al pari di ogni altro lavoratore, sono titolari di tali diritti. La garanzia di condizioni di lavoro eque e favorevoli è strettamente connessa alla questione del benessere dell'individuo, questione che assume particolare rilievo per quanto riguarda la gente di mare. Quest'ultima, infatti, opera in un contesto che favorisce l'isolamento sociale e l'insicurezza; la scarsità di servizi e strutture ricreativi a bordo, la breve durata degli scali, così come la diminuzione del numero dei marittimi effettivamente imbarcati comporta spesso un maggiore sforzo lavorativo per coloro che sono in servizio e la conseguente riduzione delle occasioni di svago e dei contatti sociali a terra; inoltre, i porti più moderni sono solitamente situati in zone distanti dai centri urbani e commerciali e tendono a divenire aree poco attrezzate, caratterizzate da alti tassi di criminalità. Simili circostanze, se complessivamente considerate, sono suscettibili di compromettere il benessere fisico e psicologico dei marinai, accrescendo il loro isolamento sociale e stato di stress.

Con l'espressione «benessere dei marittimi» si intende dunque fare riferimento, in via generale, all'adeguatezza delle condizioni di vita, fisiche che morali, di questa categoria di lavoratori, tanto a bordo delle navi su cui sono impiegati che negli scali stranieri. Il ruolo che lo Stato di approdo è chiamato a svolgere a tale riguardo è duplice, in quanto ha vocazione ad intervenire non solo per controllare l'osservanza a bordo dei requisiti applicabili, ma anche mettendo a disposizione determinati servizi e strutture; l'area portuale dovrebbe infatti essere

123 *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, New York, 16 décembre 1966, United Nations, *Treaty Series*, vol. 993, p. 3, art. 7, lett. d): «Le repos, les loisirs, la limitation raisonnable de la durée du travail et les congés payés périodiques, ainsi que la rémunération des jours fériés» Il Comitato economico e sociale delle Nazioni Unite ha inoltre evidenziato il carattere di stretta interdipendenza fra il diritto al lavoro e il diritto di ciascuno a condizioni di impiego eque e favorevoli (UN Doc. E/C.12/GC/18, 6 février 2006, *Le droit au travail. Observation générale n°18. Adoptée le 24 novembre 2005. Article 6 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, par. 8). Sui diritti dei marittimi cfr. in via generale FITZPATRICK D., ANDERSON M. (eds), *Seafarers' Rights*, Oxford, 2005, LXVIII-622 p.

124 *Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea*, Nizza, 7 dicembre 2000, in *G.U.U.E.* C 83 del 30.3.2010, p. 389, art. 31; *Carta sociale europea (riveduta)*, Strasburgo, 3 maggio 1996, in *S.T.C.E.* n°163, in particolare articoli 2, 3, 13, 14; *African (Banjul) Charter on Human and Peoples' Rights*, Nairobi, 27 June 1981, in *Int. Leg. Mat.*, 1982, p. 58, art. 15; *Additional Protocol to the American Convention on Human Rights in the Area of Economic, Social and Cultural Rights ("Protocol of San Salvador")*, San Salvador, 17 November 1988, in *OAS Treaty Series* n. 69, art. 7.

attrezzata in maniera tale da consentire ai marittimi di ricevere l'assistenza sociale di cui abbiano eventualmente bisogno, di poter svolgere attività ricreative e circolare senza rischio per la propria incolumità; fra le esigenze della gente di mare si annoverano in particolare la disponibilità di mezzi di collegamento con l'area urbana, di servizi primari e secondari (come la possibilità di telefonare od inviare denaro alle famiglie) o di acquisto di beni di consumo.

La questione del «bien-être des marins», inizialmente associata alla lotta contro l'alcolismo e le malattie veneree dei marinai portata avanti da alcuni enti creati in Francia e nel Regno Unito alla fine dell'800¹²⁵, è stata inizialmente affrontata dall'OIL mediante due raccomandazioni, la *Seamen's Welfare in Ports Recommendation (No. 48)* del 1936, intesa a limitare l'accesso agli spacci di bevande, a eliminare l'adescamento e a fissare condizioni minime relative all'alloggio e agli svaghi e la *Seafarers' Welfare Recommendation (No. 138)* del 1970. Nel 1987 è stata adottata la Convenzione (n. 163) relativa al miglioramento delle condizioni di vita della gente di mare¹²⁶, che recepisce quanto affermato nelle precedenti raccomandazioni, ma pone in essere veri e propri obblighi in capo agli Stati parti, i quali beneficiano altresì dell'operato di enti privati, come l'*International Committee on Seafarers' Welfare* e l'*International Transport Workers Federation Seafarers' Trust*¹²⁷. Gli Stati parti della Convenzione OIL n. 163 sono tenuti a

125 BEURIER J.-P., *Le bien-être des gens de mer en mer et dans les ports*, in FIALAIRE J., MONDIELLI E. (sous la dir.), *L'homme, ses territoires, ses cultures. Mélanges offertes à André-Hubert Mesnard*, Paris, 2006, p. 15.

126 *Convention concerning Seafarers' Welfare at Sea and in Port (No. 163)*, Geneva, 8 October 1987, consultabile nel sito www.ilo.org; la Convenzione è entrata in vigore il 3 ottobre 1990, ma non è stata ratificata dall'Italia. Per un commento di questo strumento cfr. CHRISTODOULOU-VAROTSI I., «*Les défis du bien-être des marins dans le nouveau contexte de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT*». *Contribution au «Fourth European Colloquium on Maritime Law Research»*, Nantes, le 29-30 septembre 2006, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2007, pp. 143-150; CHARBONNEAU A., *La Convention 163 de l'OIT concernant le bien-être des gens de mer: fondement à l'action des foyers*, in *Ann. dr. mar. oc.*, 2004, pp. 307-346; BEURIER J.-P., *Le bien-être des gens de mer en mer et dans les ports*, in FIALAIRE J., MONDIELLI E. (sous la dir.), *L'homme, ses territoires, ses cultures. Mélanges offertes à André-Hubert Mesnard*, Paris, 2006, pp. 15-20 e CHAUMETTE P., *Du bien-être des marins en escale. Les ports confrontés à la sûreté et à l'humanité*, *ibidem*, pp. 45-58.

127 L'ICSW è stato creato nel 1981 per applicare le decisioni dell'OIL in materia di benessere dei marinai e riunisce la principali organizzazioni attive in tale settore; i suoi membri attuali sono trentanove. Oltre a supportare le organizzazioni che forniscono direttamente servizi per il benessere ai marittimi, l'ICSW opera per favorire la predisposizione di servizi e strutture di benessere nei porti e a bordo delle navi (informazioni consultabili nel sito ufficiale www.seafarerswelfare.org). Il secondo organismo citato è un organo dell'*International Transport Workers Federation*, creato nel 1981; dedito «to the spiritual, moral and physical welfare of seafarers irrespective of nationality, race or creed», è finanziato dall'*International Transport Workers Federation Welfare Fund* (informazioni consultabili sul sito sito ufficiale www.itfglobal.org/seafarers-trust).

garantire la presenza di adeguati impianti e servizi di ristoro sia nei porti che a bordo delle navi. Per quanto riguarda specificamente il ruolo svolto dallo Stato del porto, ogni parte si impegna ad assicurare che siano predisposti impianti e servizi di benessere in alcuni porti nazionali ad uso di tutti i marittimi, senza discriminazione alcuna e indipendentemente dallo Stato di immatricolazione della nave; tale obbligo riguarda solo i porti ritenuti rilevanti, determinati dalle autorità interne previa consultazione delle organizzazioni rappresentative dei proprietari delle navi e dei marittimi¹²⁸. La *Recommendation concerning Seafarers' Welfare at Sea and in Port* (No. 173) del 1987 fornisce alcune precisazioni ai fini della corretta applicazione della Convenzione OIL n. 163. Il benessere dei marittimi costituisce il frutto di una serie coordinata ed eterogenea di misure che lo Stato di approdo dovrebbe adottare: la predisposizione di strutture e servizi (relativi, per esempio, all'alloggio e alle attività ricreative), il collegamento dell'area portuale con le aree urbane, la disseminazione di informazioni sanitarie, di informazioni relative alle misure legislative o prassi interne, condizioni di sicurezza nell'area portuale e assistenza dovuta ai marittimi in caso di detenzione e di rimpatrio¹²⁹. La Raccomandazione prevede altresì l'istituzione di appositi consigli del benessere a livello portuale, regionale e nazionale, incaricati di monitorare l'adeguatezza delle strutture esistenti e di fornire assistenza e pareri; di essi fanno parte rappresentanti delle organizzazioni dei proprietari delle navi, dei marittimi, delle autorità competenti ed eventualmente della società civile¹³⁰. È previsto un riesame periodico dei servizi e degli impianti

128 Art. 3, par. 2.

129 *Recommendation concerning Seafarers' Welfare at Sea and in Port*, Geneva, 8 October 1987, consultabile nel sito www.ilo.org/dyn/normlex, paragrafi 12 a 21.

130 *Ibidem*, par. 9. Anche i consoli di Stati marittimi e i rappresentanti locali di organizzazioni straniere sul benessere dei marittimi potrebbero essere associati al lavoro del consiglio. In Francia, per esempio, è stato creato nel 2007 il *Conseil supérieur des gens de mer* presso il Ministero degli affari marittimi, articolato in tre formazioni competenti per la salute e la sicurezza del lavoro, l'igiene e la prevenzione dei rischi professionali (formazione I), il benessere dei marittimi in mare e nei porti ai sensi della Convenzione OIL n. 163 (formazione II) e le questioni attinenti alla professione e alla protezione sociale (formazione III). La seconda formazione è in particolare incaricata di fornire pareri e proporre misure sulle modalità di attuazione delle convenzioni internazionali relative al benessere, al rimpatrio e al soggiorno nei porti. Inoltre in sedici porti francesi, determinati mediante decreto, sono state istituite delle commissioni portuali del benessere, che esaminano l'adeguatezza dei mezzi e servizi messi a disposizione nei porti e formulano proposte in vista di un loro miglioramento (*Décret n°2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports*, in *JORF* n°193 du 22 août 2007 p.13997 (versione consolidata consultabile nel sito www.legifrance.org), articoli 1, 2 e 3). Per un breve esame dei consigli del benessere creati in Francia, Spagna, Svezia, Norvegia e Finlandia, nonché di uno Stato non parte alla Convenzione OIL n. 163, la Grecia, cfr. CHRISTODOULOU-VAROTSI I., *op. cit. supra* n. 126, pp. 147-149. Specificamente sull'applicazione di questa disposizione in Francia cfr.

forniti per tenere conto delle esigenze risultanti dagli sviluppi tecnici, operativi o di altro genere avvenuti nell'industria marittima¹³¹.

L'implementazione, in pratica, degli standard posti dai due strumenti richiamati è ostacolata da alcuni fattori. In primo luogo, la Convenzione OIL n. 163 è stata ratificata da appena diciassette Stati, di cui la maggior parte appartiene alla regione europea, mentre nessuna delle flotte maggiori e degli Stati europei con traffici portuali più intensi ne sono divenuti parti¹³², mentre la Raccomandazione n. 173 non ha di per sé carattere giuridicamente vincolante; in secondo luogo, la Convenzione in esame non figura fra gli strumenti dell'OIL la cui osservanza è sottoposta al *Port State Control* in virtù della Convenzione OIL n. 147 e del relativo Protocollo del 1996; infine, alcune delle disposizioni appaiono oggi desuete, come la predisposizione di installazioni sportive e di attività di formazione culturale, che mal si conciliano con la brevissima o breve durata che caratterizza la maggior parte degli scali odierni¹³³ o la partecipazione dei consoli degli Stati della cittadinanza dei marittimi, prevista nell'ambito dei consigli portuali del benessere, in caso di arresto e detenzione di un marinaio, la quale risulta di difficile applicazione per quanto riguarda gli Stati in via di sviluppo e le bandiere di comodo¹³⁴.

In compenso, la Convenzione OIL n. 163 figura fra gli strumenti consolidati dalla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, anch'essa intesa a garantire l'accesso dei marittimi alle strutture sociali di assistenza a terra per salvaguardare il loro stato di salute e benessere. A tale scopo, anche le istituzioni dello Stato di approdo, unitamente all'armatore e alle autorità dello Stato di bandiera, sono gravate da una serie di obblighi che in larga parte riprendono quanto previsto dalla Convenzione OIL n. 163. Ai sensi della Regola 4.4, ciascuno Stato membro garantisce l'agevole accessibilità a tali strutture, qualora siano esistenti, e ne

CHARBONNEAU A., *op. cit. supra* n. 126, pp. 319-328.

131 Art. 5.

132 Gli Stati parti alla Convenzione OIL n. 163 sono il Brasile, la Bulgaria, la Repubblica Ceca, la Danimarca, la Finlandia, la Francia, la Georgia, il Guatemala, l'Ungheria, il Messico, la Norvegia, la Romania, la Federazione russa, la Slovacchia, la Spagna, la Svezia, la Svizzera (informazione consultabile nel sito [/www.ilo.org/dyn/normlex/en](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en); ultimo accesso il 18.6.2012).

133 È stato stimato che, già alla fine degli anni'90, la durata media degli scali in porto era sette volte più breve del 1970: il 27% delle navi in scalo trascorrevano in porto meno di 12 ore, rispetto all'1% del 1970, e solo il 4% di esse vi restava più di tre giorni (*Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer. Rapport soumis aux fins de discussion à la 29e session de la Commission paritaire maritime, JMC/29/2001/3, OIL Genève, 2001, pp. 78-79*).

134 CHARBONNEAU A., *op. cit. supra* n. 126, pp. 338-341.

promuove lo sviluppo nei porti nazionali designati; la regola non si spinge fino a prevedere un diritto dei marittimi di recarsi a terra o addirittura di esigere che tali strutture esitano, limitandosi piuttosto a stabilire un obbligo di promozione, che costituisce un esempio dell'obbligo generale di cooperazione fra Stati *ex art. 1, par. 2, della Convenzione*¹³⁵. Lo Stato di bandiera può esigere che le strutture sociali di assistenza a terra siano utilizzabili da tutti i marittimi senza discriminazione; inoltre, ciascuno Stato membro è tenuto a promuovere lo sviluppo di strutture sociali di assistenza in alcuni porti del Paese e determinare i porti adeguati previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi¹³⁶. Le strutture e i servizi sociali di assistenza dovrebbero essere forniti non solo dalle autorità pubbliche, ma anche da organizzazioni di volontariato o da organizzazioni interessate degli armatori e della gente di mare e dovrebbero comprendere, per esempio, sale per riunioni e tempo libero, strutture sportive e all'aperto, strutture didattiche o destinate ad altri usi, come la pratica religiosa¹³⁷. È stato ripreso l'obbligo di istituire dei comitati sociali di assistenza, a livello portuale, regionale e nazionale, intesi a garantire l'adeguatezza costante delle strutture e dei servizi sociali e a fornire consulenza e assistenza ai responsabili¹³⁸. È ribadita anche la consultazione e la cooperazione dei rappresentanti dello Stato nazionale dei marittimi o dello Stato di bandiera con le istituzioni dello Stato del porto quando un numero consistente di marittimi di diversa nazionalità presenti esigenze particolari¹³⁹. In porto i marittimi dovrebbero ricevere informazioni in merito alle strutture esistenti e alle eventuali legislazioni speciali, nonché usufruire di misure di agevolazione e di protezione nell'area portuale; le autorità portuali dovrebbero inoltre facilitare il loro accesso ai rispettivi consolati e una cooperazione effettiva fra questi ultimi e le autorità locali o centrali¹⁴⁰. La tutela dei diritti fondamentali dei marittimi costituisce inoltre la *ratio*

135 McCONNELL M. L., DEVLIN D., DOUMBIA-HENRY C., *op. cit. supra* n. 56, pp. 434-435. La novantaquattresima sessione della Conferenza internazionale del lavoro ha comunque evidenziato che l'istituzione di tali servizi ed organismi dovrebbe rientrare fra le responsabilità degli Stati e non delle organizzazioni caritative private (*Resolution VIII Resolution concerning seafarers' welfare*: «Recognizing also that many governments rely solely on voluntary or charitable organizations and in many cases transfer their responsibilities to regional/local governmental bodies in order to maintain such welfare facilities and services for seafarers»).

136 Standard A.4.4, paragrafi 1 e 2 e Linee guida B.4.4.1 e B.4.4.2.

137 Linea guida B.4.4.2, paragrafi 2 e 3.

138 Linea guida B.4.4.3.

139 Linea guida B.4.4.2, par. 5 e B.4.4.3, par. 3.

140 Linee B.4.4.5 e B.4.4.6, par. 1.

della disposizione secondo cui coloro che, per qualsivoglia ragione, siano in stato di fermo in un porto straniero dovrebbero essere tempestivamente sottoposti ad un processo imparziale e beneficiare della dovuta tutela consolare¹⁴¹. Lo Stato del porto dovrebbe infine garantire l'incolumità della gente di mare rispetto ad atti illeciti o aggressioni durate il periodo di permanenza nelle sue acque territoriali o in prossimità dei porti, nonché compiere ogni sforzo per agevolare lo sbarco a terra all'arrivo¹⁴².

Per quanto riguarda in particolare l'Italia, il 6 giugno 2006 il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha istituito a Roma il Comitato Nazionale Welfare della Gente di Mare che si riunisce presso il Comando generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera ed si articola, a livello locale, in molteplici comitati territoriali ai quali aderiscono istituzioni pubbliche (segnatamente la Capitaneria di Porto e l'Autorità Portuale, ove esistente, il Comune e/o la Provincia) e private coinvolte nel settore marittimo (come l'associazione Stella Maris, il sindacato ITF, l'associazione Spedizionieri, Corpo Piloti, Ormeggiatori, Rimorchiatori...)¹⁴³. Il Comitato non persegue fini politici o di lucro, bensì la promozione e lo sviluppo del benessere dei marittimi grazie all'organizzazione di attività intese a soddisfare le loro esigenze; in molti porti un contributo operativo significativo è peraltro fornito dall'organizzazione cattolica nazionale Stella Maris. L'obiettivo dei Comitati è quello di fornire supporto amministrativo ed umano ai marittimi ogniqualvolta la nave su cui sono impiegati approdi in uno scalo italiano. A livello territoriale le Capitanerie costituiscono la Casa dei marittimi, mentre il Comandante del porto coordina tutte le attività dei Comitati territoriali.

141 Linea guida B.4.4.6, par. 2. L'autorità competente dello Stato del porto deve a tal fine notificare al marittimo il diritto di informare immediatamente lo Stato di bandiera e della nazionalità e consentire ai funzionari consolari di questi Stati di contattarlo e di rendergli visita ad intervalli regolari per tutta la durata del fermo (Linea guida B.4.4.6, par. 3).

142 Linea guida B.4.4.6, paragrafi 4 e 5.

143 *L'Ammiraglio Brusco è il nuovo Presidente del Comitato Nazionale Welfare della Gente di Mare*, Roma, 3 marzo 2001, consultabile nel sito <http://guardiacostiera.it>. Il primo Comitato per il benessere territoriale è stato istituito nel 2007 nel porto di Augusta, in Sicilia; vi hanno aderito la Capitaneria di Porto, la Provincia di Siracusa, il Comune di Augusta, la Corporazione dei Piloti di Augusta e Siracusa, il sindacato marittimi Itf, l'associazione Agenti Marittimi, il Gruppo Ormeggiatori, il Gruppo Barcaiooli, l'associazione Stella Maris ed alcune aziende private di servizi portuali (Stella Maris News, *Nel porto di Augusta dal 2007 il primo comitato "Welfare"*, 20 marzo 2011, nel sito www.stellamaris.tv).