

Bruxelles, 17 novembre 2017
(OR. en)

14150/17

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0181 (NLE)**

**SOC 705
EMPL 537
MAR 186
TRANS 457**

RELAZIONE

Origine:	presidenza
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	14150/17
n. doc. Comm.:	11579/17 - COM(2017) 406 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL CONSIGLIO recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), volto a modificare la direttiva 2009/13/CE del Consiglio conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014 - Accordo politico

I. INTRODUZIONE

Nel 2006 l'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) ha adottato la convenzione sul lavoro marittimo (CLM). Tale convenzione è stata integrata nella normativa dell'UE mediante la direttiva 2009/13/CE del Consiglio¹ recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla CLM.

¹ GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30. La direttiva è entrata in vigore il 20 agosto 2013, giorno dell'entrata in vigore della CLM. Gli Stati membri erano tenuti a recepirla nelle loro legislazioni nazionali entro il 20 agosto 2014.

La CLM del 2006 ha affrontato solo parzialmente le questioni relative alla responsabilità e all'indennizzo in relazione alle rivendicazioni dell'equipaggio per decesso, lesioni personali e abbandono in porti stranieri. Questo aspetto deve tuttavia essere trattato in modo esauriente, in quanto molti marittimi a bordo di navi sono abbandonati senza retribuzione, spesso per diversi mesi, e mancano di un regolare approvvigionamento alimentare, delle cure mediche o dei mezzi per tornare a casa.

Nel 2014 un Comitato tripartito speciale istituito in virtù della CLM ha adottato due modifiche alla CLM volte a tutelare ulteriormente i diritti dei marittimi in caso di abbandono. Tali modifiche definiscono un sistema obbligatorio di garanzia finanziaria da applicarsi nel caso in cui l'armatore non copra il costo del rimpatrio e stabiliscono le prescrizioni minime affinché il sistema di garanzia finanziaria indennizzi le rivendicazioni contrattuali per decesso o disabilità a lungo termine dei marittimi derivanti da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale. Le modifiche sono state approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro nel 2014.

Nel 2016 l'ECSA e l'ETF hanno concluso un nuovo accordo che modifica l'accordo originario (cfr. sopra) al fine di allinearli alle modifiche del 2014. Tale accordo riprende il contenuto delle disposizioni obbligatorie delle modifiche del 2014 alla CLM. Di conseguenza, la Commissione ha presentato la proposta in oggetto al fine di allineare la direttiva 2009/13/CE con le modifiche del 2014 alla CLM e assicurare l'effettivo rispetto delle modifiche alla CLM tramite l'applicazione della direttiva di applicazione relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera (direttiva 2013/54/UE).²

II. SITUAZIONE ATTUALE

La presidenza ha discusso la proposta in oggetto in sede di Gruppo "Questioni sociali", nell'ambito del quale i rappresentanti dell'ECSA e dell'ETF hanno presentato il loro accordo allegato al progetto di direttiva. In generale, le delegazioni hanno espresso un ampio sostegno alla proposta e hanno accolto con favore l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro dei marittimi.

² Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione (GU L 329 del 10.12.2013, pag. 1-4).

A seguito di tali discussioni, la presidenza ha distribuito un testo riveduto contenente le seguenti modifiche: aggiunta di un riferimento alla base giuridica, adeguamento dei considerando 2 e 6, per formulare un riferimento corretto alle disposizioni obbligatorie, e del considerando 13 relativo al linguaggio della Carta, oltre a modifiche redazionali sul piano giuridico-linguistico (aggiunta del considerando standard 15; modifica della formulazione dell'articolo 3 per allinearlo al Formulario degli atti; trasferimento dell'accordo delle parti sociali all'allegato dell'atto legislativo; modifica dei titoli da 1 a 3 dell'accordo).

CZ, HU, PT e RO hanno formulato una riserva generale d'esame, SK e SI hanno formulato una riserva d'esame favorevole.

CZ, DE, HU, AT e SK hanno formulato riserve di ordine linguistico.

III. CONCLUSIONE

Il Comitato dei rappresentanti permanenti è invitato ad approvare il testo del progetto di direttiva riportato nell'allegato della presente relazione e a trasmetterlo al Consiglio EPSCO del 7 dicembre per accordo politico.

DIRETTIVA (UE) 2017/... DEL CONSIGLIO

del

recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), volto a modificare la direttiva 2009/13/CE conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 155, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 153, paragrafo 1, lettere a), b) e c),

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) I datori di lavoro e i lavoratori ("le parti sociali"), conformemente all'articolo 155, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), possono richiedere congiuntamente che gli accordi che concludono a livello dell'Unione siano attuati in base a una decisione del Consiglio, su proposta della Commissione.

- (2) La direttiva 2009/13/CE del Consiglio³ ha attuato l'accordo concluso il 19 maggio 2008 dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) per integrare le disposizioni obbligatorie della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM) dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) nel diritto dell'Unione, al fine di aggiornare la legislazione europea in vigore con le norme della CLM più favorevoli per i marittimi. Essa mirava a migliorare le condizioni di lavoro per i marittimi, in particolare per quanto riguarda contratti di lavoro, ore di lavoro, rimpatrio, avanzamento di carriera e sviluppo di competenze, alloggio e strutture ricreative, vitto e ristorazione, tutela della salute e della sicurezza, assistenza sanitaria e procedure di reclamo.
- (3) A seguito di riunioni tenute con esperti internazionali, l'OIL ha avviato un processo per modificare la convenzione e affrontare, da un lato, le preoccupazioni concernenti l'abbandono dei marittimi e la garanzia finanziaria e, dall'altro, le rivendicazioni legate al decesso o alla disabilità a lungo termine dei marittimi. Il Comitato tripartito speciale istituito in virtù della CLM ha adottato due modifiche su tali questioni in occasione della sua riunione svoltasi dal 7 all'11 aprile 2014. Alcune parti delle norme previste dalle modifiche rientravano nella sfera di competenza dell'Unione e riguardavano questioni su cui quest'ultima aveva adottato norme, in particolare nel settore della politica sociale e dei trasporti. Il 26 maggio 2014, il Consiglio ha quindi adottato la decisione 2014/346/UE⁴ relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro. Tale posizione era diretta a sostenere l'approvazione delle modifiche al codice della CLM.

³ Direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE (GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30).

⁴ Decisione 2014/346/UE del Consiglio, del 26 maggio 2014, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro per quanto riguarda le modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo (GU L 172 del 12.6.2014, pag. 28).

- (4) Le modifiche sono state approvate dalla Conferenza in occasione della sua 103^a sessione svoltasi a Ginevra l'11 giugno 2014 e sono entrate in vigore il 18 gennaio 2017. Esse si riferiscono alla predisposizione di un sistema di garanzia finanziaria efficace volto a tutelare i diritti dei marittimi in caso di abbandono e coprire l'indennizzo per le rivendicazioni contrattuali connesse a decesso o disabilità a lungo termine dei marittimi derivante da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale. Le modifiche migliorano e ottimizzano inoltre il sistema esistente per la tutela dei marittimi, prevedendo l'obbligo per le navi di tenere a bordo il documento giustificativo del sistema di garanzia finanziaria e di estendere tale sistema a due nuove situazioni di abbandono. Tali situazioni si riferiscono ai casi in cui i marittimi sono stati lasciati senza l'assistenza e i mezzi di sostentamento necessari, oppure ai casi in cui l'armatore ha estinto in modo unilaterale il rapporto con il marittimo, ad esempio non corrispondendogli i salari previsti dal contratto per un periodo di almeno due mesi.
- (5) Il 5 dicembre 2016 le parti sociali nel settore dei trasporti marittimi - l'ECSA e l'ETF - hanno concluso un accordo ("accordo delle parti sociali") volto a modificare la direttiva 2009/13/CE conformemente alle modifiche del 2014 alla CLM del 2006. Il 12 dicembre 2016, esse hanno chiesto che la Commissione presenti una proposta di direttiva del Consiglio a norma dell'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE al fine di attuare tale accordo.
- (6) L'accordo delle parti sociali riprende il contenuto delle disposizioni obbligatorie delle modifiche del 2014 alla CLM. La prima modifica, relativa al sistema di garanzia finanziaria in caso di abbandono del marittimo, si riferisce sia alla salute e alla sicurezza sia alle condizioni di lavoro e rientra quindi nell'articolo 153, paragrafo 1, lettere a) e b), del TFUE. La seconda modifica, relativa alle prescrizioni riguardanti il sistema di garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine del marittimo derivante da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale, rientra nell'articolo 153, paragrafo 1, lettera c), sulla sicurezza sociale e sulla protezione sociale dei lavoratori. L'accordo riguarda quindi questioni disciplinate dall'articolo 153 del TFUE e può essere attuato da una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, in conformità all'articolo 155, paragrafo 2. Ai fini dell'articolo 288 del trattato, l'atto giuridico adeguato per l'attuazione dell'accordo è una direttiva.

- (7) Conformemente alla comunicazione della Commissione del 20 maggio 1998 che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario, la Commissione ha valutato la rappresentatività delle parti firmatarie e la legalità di ciascuna clausola dell'accordo.
- (8) L'accordo delle parti sociali del 5 dicembre 2016 modifica l'accordo concluso il 19 maggio 2008 sulla CLM tra ECSA ed ETF, allegato alla direttiva 2009/13/CE del Consiglio, e integra in tale direttiva le modifiche del 2014 dell'OIL alla CLM al fine di migliorare le condizioni di lavoro, la salute e la sicurezza e la protezione sociale dei marittimi a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato membro.
- (9) Modificando la direttiva 2009/13/CE, l'accordo delle parti sociali del 5 dicembre 2016 farà rientrare le disposizioni obbligatorie delle modifiche del 2014 dell'OIL alla CLM nell'ambito di applicazione della direttiva 2013/54/UE relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera e del sistema di controllo e vigilanza del diritto dell'Unione, e in particolare della Corte di giustizia dell'Unione europea, oltre al sistema di vigilanza della CLM. Ciò dovrebbe garantire una maggiore conformità da parte degli Stati membri e degli armatori.
- (10) Fatte salve le disposizioni dell'accordo sul seguito da dare e sul riesame ad opera delle parti sociali a livello dell'Unione, la Commissione europea monitorerà l'attuazione della presente direttiva e dell'accordo delle parti sociali.
- (11) Gli Stati membri possono affidare alle parti sociali l'attuazione della presente direttiva, a condizione che queste presentino una richiesta comune in questo senso e che gli Stati membri adottino tutte le misure necessarie per essere sempre in grado di garantire i risultati prescritti dalla presente direttiva.
- (12) A norma dell'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE, la Commissione ha informato il Parlamento europeo inviandogli il testo della sua proposta di direttiva contenente l'accordo delle parti sociali.
- (13) La presente direttiva rispetta e osserva i diritti fondamentali e i principi sanciti nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, e in particolare l'articolo 31 della stessa.

(14) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia migliorare le condizioni di lavoro, la salute e la sicurezza e la protezione sociale dei lavoratori nel settore del trasporto marittimo, un settore transfrontaliero le cui attività si svolgono sotto bandiere di diversi Stati membri, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, ma possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(15) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2009/13/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva reca attuazione dell'accordo concluso il 5 dicembre 2006 fra l'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) (accordo delle parti sociali), modificando la direttiva 2009/13/CE del Consiglio conformemente alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro l'11 giugno 2014.

Articolo 2

In linea con l'accordo delle parti sociali volto a modificare la direttiva 2009/13/CE del Consiglio in conformità alle modifiche del 2014 alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006, approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro in occasione della 103^a sessione svoltasi a Ginevra l'11 giugno 2014, l'allegato della direttiva 2009/13/CE del Consiglio è modificato conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 3

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro due anni dalla sua entrata in vigore. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il presidente

L'allegato della direttiva 2009/13/CE del Consiglio è così modificato:

- (1) Nel titolo "Norma A2.5 – Rimpatrio", "A2.5" è sostituito da "A2.5.1";
- (2) È inserita la seguente norma A2.5.2:

"Norma A2.5.2 – Garanzia finanziaria

1. In applicazione della regola 2.5, paragrafo 2, la presente norma fissa prescrizioni volte a garantire la fornitura di un sistema di garanzia finanziaria rapido ed efficace a sostegno dei marittimi in caso di loro abbandono.
2. Ai fini della presente norma, un marittimo è considerato abbandonato quando, in violazione delle prescrizioni del presente accordo o dei termini del contratto di lavoro del marittimo, l'armatore:
 - a) non sostiene il costo del rimpatrio del marittimo; oppure
 - b) ha lasciato il marittimo senza l'assistenza e i mezzi di sostentamento necessari; oppure
 - c) ha altrimenti estinto in modo unilaterale il rapporto con il marittimo, per esempio non corrispondendogli i salari previsti dal contratto per un periodo di almeno due mesi.
3. Ciascuno Stato membro garantisce che per le navi battenti la sua bandiera sia disponibile un sistema di garanzia finanziaria che ottemperi alle prescrizioni della presente norma. Il sistema di garanzia finanziaria può assumere la forma di un regime di sicurezza sociale, di un'assicurazione, di un fondo nazionale o di altri strumenti analoghi. La sua forma è stabilita dallo Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.
4. Il sistema di garanzia finanziaria fornisce un accesso diretto, una copertura sufficiente e un'assistenza finanziaria rapida, conformemente alla presente norma, ad ogni marittimo che viene abbandonato a bordo di una nave battente bandiera dello Stato membro.

5. Ai fini del paragrafo 2, lettera b) della presente norma, l'assistenza al marittimo e i mezzi di sostentamento necessari comprendono: cibo, alloggio e approvvigionamento di acqua potabile adeguati, il carburante indispensabile per la sopravvivenza a bordo della nave e le cure mediche necessarie.
6. Ogni Stato membro dispone che a bordo delle navi che battono la sua bandiera, e che sono tenute in forza della legislazione nazionale ad avere un certificato di lavoro marittimo, o che lo hanno su richiesta dell'armatore, sia conservato un certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria rilasciato dal fornitore della stessa. Una copia è collocata a bordo, in un luogo ben visibile, a disposizione dei marittimi. Qualora la copertura sia fornita da più di un fornitore di garanzia finanziaria, a bordo sono conservati i documenti forniti da ciascun fornitore.
7. Il certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria sono redatti in lingua in inglese o accompagnati da una traduzione in inglese e contengono le seguenti informazioni:
 - a) nome della nave;
 - b) porto di immatricolazione della nave;
 - c) indicativo di chiamata della nave;
 - d) numero IMO della nave;
 - e) nome e indirizzo del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
 - f) recapiti delle persone o del soggetto responsabili del trattamento delle richieste di assistenza dei marittimi;
 - g) nome dell'armatore;
 - h) periodo di validità della garanzia finanziaria; e
 - i) un attestato del fornitore della garanzia finanziaria che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della presente norma A2.5.2.

8. L'assistenza del sistema di garanzia finanziaria è concessa in tempi rapidi a seguito della richiesta presentata dal marittimo o dal suo rappresentante e corredata della necessaria giustificazione di tale diritto in conformità al paragrafo 2 della presente norma.
9. Vista la regola 2.5, l'assistenza fornita dal sistema di garanzia finanziaria è sufficiente a garantire quanto segue:
 - a) i salari e altri emolumenti dovuti dall'armatore al marittimo in base a quanto previsto dal contratto di lavoro, dal contratto collettivo pertinente o dalla legislazione nazionale dello Stato di bandiera, limitati a quattro mesi di retribuzioni arretrate e a quattro mesi di emolumenti da ricevere;
 - b) tutte le spese ragionevolmente sostenute dal marittimo, compreso il costo del rimpatrio di cui al paragrafo 10 della presente norma; e
 - c) le esigenze essenziali del marittimo, comprese voci quali: cibo, vestiario, se necessario, alloggio e approvvigionamento di acqua potabile adeguati, il carburante indispensabile per la sopravvivenza a bordo della nave, le cure mediche necessarie e qualsiasi altro costo ragionevole o onere a partire dall'atto o dall'omissione che ha configurato l'abbandono fino all'arrivo del marittimo a casa.
10. Il costo del rimpatrio include il viaggio con mezzi di trasporto adeguati e rapidi, normalmente aerei, la fornitura al marittimo di cibo e alloggio dal momento in cui lascia la nave fino al suo arrivo a casa, la fornitura delle cure mediche necessarie, il trasferimento e il trasporto degli effetti personali e qualsiasi altro costo ragionevole o onere derivante dall'abbandono.
11. La garanzia finanziaria non cessa prima del termine del periodo di validità della stessa a meno che il fornitore della garanzia finanziaria ne abbia dato notifica, con un preavviso di almeno trenta giorni, all'autorità competente dello Stato di bandiera.

12. Se il fornitore dell'assicurazione o di altra garanzia finanziaria ha effettuato un qualsiasi pagamento a un marittimo in conformità alle disposizioni della presente norma, tale fornitore acquisisce per surrogazione, cessione o in altro modo, fino all'importo pagato e conformemente alla legislazione applicabile, i diritti che sarebbero spettati al marittimo.
13. Nulla della presente norma pregiudica il diritto di ricorso dell'assicuratore o del fornitore della garanzia finanziaria nei confronti di terzi.
14. Le disposizioni contenute nella presente norma non intendono essere esclusive né pregiudicare altri diritti, rivendicazioni o riparazioni eventualmente disponibili per indennizzare i marittimi che sono stati abbandonati. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali possono prevedere che gli importi da pagare in forza della presente norma possano essere dedotti dagli importi ricevuti da altre fonti e derivanti da diritti, rivendicazioni o riparazioni che possono essere oggetto di indennizzo ai sensi della presente norma".

(3) [...] "Norma A4.2 Responsabilità dell'armatore" è **modificato come segue**:

- a) "A4.2" è sostituito da "A4.2.1";
- b) Sono aggiunti i seguenti paragrafi:

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

- a) l'indennizzo contrattuale, se previsto dal contratto di lavoro del marittimo e fatta salva la lettera c) del presente paragrafo, è corrisposto per intero e senza ritardi;
- b) non è esercitata alcuna pressione ad accettare pagamenti per un importo inferiore a quello stabilito per contratto;

- c) qualora la natura della disabilità a lungo termine di un marittimo rendesse difficile valutare l'indennizzo integrale eventualmente spettantegli, il marittimo riceve uno o più pagamenti intermedi in modo da non subire indebite privazioni;
 - d) conformemente alla regola 4.2, paragrafo 2, il marittimo riceve il pagamento fatti salvi gli altri diritti spettantigli a norma di legge; l'armatore può tuttavia dedurre tale pagamento dalle indennità per danni eventualmente derivanti da qualsiasi altra rivendicazione da parte del marittimo nei suoi confronti riferita allo stesso evento; e
 - e) la richiesta di indennizzo contrattuale può essere presentata direttamente dal marittimo in questione, da un suo parente prossimo o da un suo rappresentante o da un beneficiario designato.
9. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che i marittimi siano informati preventivamente nel caso in cui la garanzia finanziaria dell'armatore debba essere annullata o rescissa.
10. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che l'autorità competente dello Stato di bandiera sia informata dal fornitore della garanzia finanziaria qualora la garanzia finanziaria dell'armatore sia annullata o rescissa.
11. Ogni Stato membro dispone che a bordo delle navi che battono la sua bandiera sia conservato un certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria rilasciato dal fornitore della garanzia finanziaria. Una copia è collocata a bordo, in un luogo ben visibile, a disposizione dei marittimi. Qualora la copertura sia fornita da più di un fornitore di garanzia finanziaria, a bordo sono conservati i documenti forniti da ciascun fornitore.
12. La garanzia finanziaria non cessa prima del termine del periodo di validità della stessa a meno che il fornitore della garanzia finanziaria ne abbia dato notifica, con un preavviso di almeno trenta giorni, all'autorità competente dello Stato di bandiera.

13. La garanzia finanziaria prevede il pagamento di tutte le rivendicazioni contrattuali da essa coperte che si presentino durante il periodo di validità del documento.
14. Il certificato o altro documento giustificativo della garanzia finanziaria sono redatti in lingua in inglese o accompagnati da una traduzione in inglese e contengono le seguenti informazioni:
 - a) nome della nave;
 - b) porto di immatricolazione della nave;
 - c) indicativo di chiamata della nave;
 - d) numero IMO della nave;
 - e) nome e indirizzo del fornitore o dei fornitori della garanzia finanziaria;
 - f) recapiti delle persone o del soggetto responsabili del trattamento delle rivendicazioni contrattuali dei marittimi;
 - g) nome dell'armatore;
 - h) periodo di validità della garanzia finanziaria; e
 - i) un attestato del fornitore della garanzia finanziaria che certifichi che la garanzia finanziaria è conforme alle prescrizioni della norma A4.2.1.'

(4) È inserita la seguente norma [...]:

"Norma A4.2.2 – Trattamento delle rivendicazioni contrattuali

1. Ai fini della norma A4.2.1, paragrafo 8, e della presente norma, l'espressione "rivendicazione contrattuale" indica ogni rivendicazione connessa a decesso o disabilità a lungo termine di marittimi derivante da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale conformemente alla legislazione nazionale, al contratto di lavoro del marittimo o al contratto collettivo.

2. Il sistema di garanzia finanziaria, previsto nella norma A4.2.1, paragrafo 1, lettera b), può assumere la forma di un regime di sicurezza sociale, di un'assicurazione o di un fondo o di altri strumenti analoghi. La sua forma è stabilita dallo Stato membro previa consultazione delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.
 3. Le disposizioni legislative e regolamentari nazionali garantiscono che siano in atto misure efficaci per ricevere, gestire e risolvere con imparzialità le rivendicazioni contrattuali relative all'indennizzo di cui alla norma A4.2.1, paragrafo 8, mediante procedure rapide ed eque.”
-