

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 451**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante: «Recepimento della direttiva 1999/63/CE del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati di trasportatori dell'Unione europea (FST)»

*(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 ottobre 2003, n. 306)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 16 febbraio 2005)**

---

**Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999 del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e della Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione Europea (FST).**

## **RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

La materia dell'orario di lavoro dei marittimi impiegati sul naviglio mercantile è stata recentemente disciplinata da una serie di norme sia internazionali che nazionali.

In particolare, in ambito internazionale, la Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (O.I.L.) n. 180, adottata a Ginevra nel 1996 ed attualmente in corso di ratifica, contiene l'accordo raggiunto dalle parti sociali, rappresentanti degli armatori e dei lavoratori, in materia di orario di lavoro a bordo delle navi.

In ambito comunitario, invece, anche al fine di accelerare la ratifica della Convenzione O.I.L. n. 180 tra i Paesi membri, è stata emanata in data 21 giugno 1999 la Direttiva 1999/63 del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso tra l'Associazione degli Armatori della Comunità Europea (ECSA) e la Federazione dei Sindacati dei trasportatori dell'Unione Europea (FST).

In merito, occorre evidenziare che la direttiva 99/63/CE è stata inserita nella legge comunitaria 31 ottobre 2003, n. 306 e che nella stessa legge comunitaria è stata prevista l'emanazione di un apposito decreto legislativo di recepimento della suddetta direttiva entro il termine del 15 maggio 2005.

In campo nazionale, nel 1999, nell'ambito di un intervento normativo organico finalizzato alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori marittimi, si è ritenuto opportuno dettare anche disposizioni relative all'organizzazione del lavoro a bordo; in particolare nel decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 – relativo all'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali – sono state parzialmente riportate le disposizioni relative all'orario di lavoro contenute nella sopra citata Convenzione O.I.L. 180.

L'articolo 6 del suddetto decreto 271/99 ha dettato gli obblighi principali a carico dell'armatore della nave, in relazione alle caratteristiche tecnico-operative della nave stessa e ha stabilito, tra l'altro, al comma 5 lettera d) che l'armatore deve organizzare il lavoro a bordo, nel rispetto della durata dell'orario di lavoro secondo quanto previsto dallo stesso decreto.

Al riguardo, l'articolo 11 del decreto legislativo 271/1999 ha definito, in particolare, i limiti dell'orario di lavoro nonché di quello di riposo a bordo della nave.

Il comma 3 dell'articolo suddetto indica che la durata del lavoro a bordo, in via ordinaria, è stabilita in 8 ore giornaliere con un giorno di riposo a settimana.

Il comma 4 dello stesso articolo specifica inoltre che:

a) il numero massimo di ore di lavoro a bordo non deve superare:

- 14 ore in un periodo di 24 ore;
- 72 ore per un periodo di sette giorni;

ovvero:

b) il numero minimo delle ore di riposo non deve essere inferiore a:

- 10 ore in un periodo di 24 ore;
- 77 ore per un periodo di sette giorni;

Le ore di riposo, inoltre, non possono essere suddivise in più di due periodi distinti di cui uno è almeno di 6 ore consecutive, e l'intervallo tra i due periodi consecutivi di riposo non deve superare le 14 ore.

Il comma 8 dello stesso articolo 11, infine, prevede che per le navi impiegate in "viaggi di breve durata" e per particolari tipologie di navi impiegate in servizi portuali, la contrattazione collettiva può derogare a quanto previsto in materia di orario massimo di lavoro e minimo di riposo, tenendo conto di periodi di riposo più frequenti o più lunghi oppure della concessione di riposi compensativi ai lavoratori che operano a bordo di navi impiegate nel servizio di guardia o ai marittimi che operano a bordo.

Tale possibilità di deroga riprende fedelmente quanto già previsto dall'articolo 5 comma 6 della sopra citata Convenzione O.I.L. 180.

I periodi minimi di riposo per il personale di guardia impiegato a bordo delle navi mercantili sono quelli stabiliti all'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324.

In merito si evidenzia il fatto che il testo del decreto legislativo elaborato prevede una nuova formulazione delle norme relative all'orario di lavoro con la conseguente sostituzione dell'articolo 11 del citato decreto n. 271/99, al fine di operare una più omogenea ed armonica regolamentazione degli aspetti connessi alle modalità di effettuazione dell'orario di lavoro a bordo; regolamentazione che tiene conto sia della necessità di un coerente recepimento della direttiva 99/63 che dell'esigenza di armonizzare lo stesso testo all'interno del provvedimento primario (d.lgs. 271/99) relativo a norme di tutela della salute e di sicurezza del lavoro a bordo.

Si evidenzia, infine, che dal presente provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, pertanto non viene redatta la relativa relazione tecnica.

**Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999 del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e della Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione Europea (FST).**

## ANALISI TECNICO NORMATIVA

### 1) Aspetti tecnico-normativi

- a) analisi del quadro normativo e dell'impatto delle norme proposte sulla legislazione vigente

La finalità di tale provvedimento scaturisce all'esigenza di adeguare la normativa di settore per tener conto delle indicazioni contenute nelle più recenti direttive internazionali e comunitarie; i soggetti destinatari risultano essere i lavoratori imbarcati a bordo delle navi o unità mercantili e delle unità veloci nazionali.

- b) analisi della compatibilità con l'ordinamento comunitario

Il provvedimento risponde all'esigenza di adeguare la normativa nazionale alla normativa comunitaria, nonché alle analoghe disposizioni emanate in materia in ambito internazionale (I.L.O. International Labour Organization).

c) analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni a statuto ordinario o speciale

Il provvedimento non pone alcuna questione in merito alla compatibilità con le competenze istituzionali delle regioni a statuto ordinario ed a statuto speciale.

d) verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali

Il provvedimento risulta in coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali.

## 2) Valutazione dell'impatto amministrativo

a) ricognizione degli obiettivi del provvedimento e analisi dei mezzi e dei tempi individuati per il loro perseguimento

Il provvedimento si prefigge lo scopo di dare attuazione alla direttiva 1999/63/CE ed è diretto a regolamentare alcuni profili della disciplina del rapporto di lavoro dei lavoratori marittimi connessi all'organizzazione dell'orario di lavoro. In particolare i lavoratori marittimi risultano essere tutti coloro che prestano servizio a bordo di tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana ed adibite a navigazione marittima..

Ulteriore finalità del provvedimento è quello di individuare e specificare la tipologia di naviglio cui deve essere applicata la direttiva 99/63/CE (e quindi indirettamente anche la tipologia di lavoratori marittimi) nonché quella che può operare in regime di deroga rispetto ai limiti generali di orario di lavoro stabiliti dalla stessa direttiva.

b) Valutazione dell'esistenza di oneri organizzativi a carico della Pubblica Amministrazione anche in relazione alla loro ripartizione tra strutture centrali e periferiche dello stato, regioni ed enti locali

Non si individuano oneri organizzativi a carico della Pubblica Amministrazione.

c) Valutazione dell'eventuale previsione della creazione di nuove strutture amministrative e del coordinamento delle strutture esistenti

Non è prevista la creazione di nuove strutture amministrative. E' previsto il concerto tra il Ministero del lavoro e delle politiche sociali con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'autorizzazione di contratti collettivi che consentano di derogare, entro i limiti fissati nel decreto, ai limiti generali di orario di lavoro ivi previsti.

d) Elementi di *drafting* e linguaggio normativo

Si è ricorso alla tecnica della novella legislativa per il solo articolo 3 del presente decreto. Tale procedura è stata eseguita per armonizzare le disposizioni contenute nell'articolo 11 "Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca" a quanto previsto invece dalla clausola dell'Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare allegato alla direttiva in oggetto. A seguito di tale modifica è prevista la completa sostituzione dell'articolo 11 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 con il citato articolo 3.

**Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST).**

**IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003;

Vista la direttiva 1999/63/CE del Consiglio del 21 giugno 1999 relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST);

Visto il decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del .....

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del .....

Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e della salute;

**EMANA**

il seguente decreto legislativo

**ART. 1**

*(Oggetto e campo di applicazione)*

1. Il presente decreto legislativo, nel dare attuazione alla direttiva 1999/63/CE è diretto a regolamentare alcuni profili della disciplina del rapporto di lavoro dei lavoratori marittimi connessi all'organizzazione dell'orario di lavoro.
2. Il presente decreto legislativo si applica ai lavoratori marittimi che prestano servizio a bordo di tutte le navi mercantili battenti bandiera italiana ed adibite a navigazione marittima.
3. A bordo di tutte le navi mercantili di cui al comma 2 non possono essere imbarcati lavoratori di età di età inferiore a sedici anni.

**ART. 2**

*(Definizioni)*

1. Ai fini delle disposizioni di cui al presente decreto si intendono per:
  - a) nave adibita alla navigazione marittima: nave o unità diversa da quelle che navigano esclusivamente nelle acque interne, nelle acque protette o nelle acque adiacenti alle acque protette;

- b) ore di lavoro: il periodo durante il quale un lavoratore marittimo è tenuto ad effettuare l'attività lavorativa a bordo in relazione all'esercizio della nave;
- c) ore di riposo: il periodo libero non compreso nell'orario di lavoro; questa espressione non comprende le brevi interruzioni;
- d) lavoratore marittimo: qualsiasi persona facente parte dell'equipaggio che svolge, a qualsiasi titolo, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave adibita alla navigazione marittima;
- e) armatore: il proprietario dell'unità o nave od ogni altro organismo o persona, quali l'imprenditore o il noleggiatore dell'unità o nave che hanno rilevato dal proprietario la responsabilità per l'esercizio della nave e, di conseguenza, hanno accettato di assumersi i relativi obblighi e responsabilità.

### ART. 3

#### *(Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili)*

1. L'articolo 11 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, è sostituito dal seguente:

#### “ART. 11

#### *(Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili)*

1. Fatte salve le disposizioni riportate al comma 2, l'orario normale di lavoro del lavoratore marittimo, a bordo delle navi mercantili, è basato su una durata di otto ore giornaliere, con un giorno di riposo a settimana e riposo nei giorni festivi.
2. I limiti dell'orario di lavoro o di quello di riposo a bordo delle navi sono così stabiliti:
  - a) il numero massimo di ore di lavoro a bordo non deve essere superiore a:
    - 1) 14 ore su un periodo di 24 ore;
    - 2) 72 ore su un periodo di sette giorni.
  - b) il numero minimo delle ore di riposo non deve essere inferiore a:
    - 1) 10 ore su un periodo di 24 ore;
    - 2) 77 ore su un periodo di sette giorni.
3. Le ore di riposo possono essere ripartite in non più di due periodi distinti, uno dei quali dovrà essere almeno della durata di 6 ore consecutive e l'intervallo tra periodi consecutivi di riposo non dovrà superare le 14 ore.
4. Gli appelli, le esercitazioni antincendio e di salvataggio e le esercitazioni prescritte da regolamenti e normative nazionali e da convenzioni internazionali sono svolte in maniera tale da ridurre al minimo il disturbo nei periodi di riposo del lavoratore e non provocare affaticamento.
5. Nelle situazioni in cui il lavoratore marittimo si trovi in disponibilità alle chiamate, dovrà beneficiare di un adeguato periodo compensativo di riposo qualora il normale periodo di riposo sia interrotto da una chiamata di lavoro.
6. I periodi minimi di riposo per il personale di guardia impiegato a bordo delle navi mercantili sono quelli stabiliti all'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324.
7. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto dei principi generali di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, può autorizzare contratti collettivi che consentano di derogare ai limiti fissati nei commi 2 e 3. Il ricorso a tali deroghe deve essere contenuto; in particolare le deroghe debbono

consentire la fruizione di congedi più frequenti o più lunghi o della concessione di congedi compensativi per i lavoratori marittimi che operano a bordo di navi impiegate in viaggi di breve durata.

8. I lavoratori marittimi di età inferiore a diciotto anni non devono svolgere la propria attività lavorativa a bordo in orario notturno. Ai fini di questa disposizione per orario notturno si deve intendere un periodo di almeno 9 ore consecutive, che comprenda in ogni caso l'intervallo dalle ore 24 alle ore 5 del mattino.

9. A bordo di tutte le navi mercantili e da pesca nazionali è affissa, in posizione facilmente accessibile e redatta in lingua italiana ed in lingua inglese, una tabella conforme al modello allegato al presente decreto, Allegato A, con l'organizzazione del servizio di bordo, contenente per ogni posizione lavorativa:

a) l'orario del servizio in navigazione e del servizio in porto;

b) il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo previste ai sensi del presente decreto o dai contratti collettivi in vigore.

10. Una copia del contratto collettivo deve essere conservata a bordo a disposizione di tutti i lavoratori imbarcati e degli organi di vigilanza.

11. Il comandante della nave ha il diritto di esigere dai lavoratori marittimi le necessarie prestazioni di lavoro, anche sospendendo il programma di ore di lavoro e di ore di riposo e sino al ripristino delle normali condizioni di navigazione, per le attività inerenti:

a) la sicurezza della navigazione in relazione a situazioni di emergenza per le persone imbarcate, per il carico trasportato e per la stessa nave;

b) le operazioni di soccorso ad altre unità mercantili o da pesca o di soccorso a persone in pericolo in mare.

12. Non appena possibile dopo che è stata ripristinata la normale condizione di navigazione, il coordinamento della nave deve fare sì che i lavoratori marittimi, impegnati in attività lavorative in un periodo previsto di riposo, beneficino di un adeguato periodo di riposo.”

#### ART. 4

##### *(Registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili)*

1. Al fine di consentire agli organi di vigilanza la verifica del rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 3, a bordo di tutte le unità di cui all'articolo 1 deve essere presente, a cura dell'armatore, un registro su cui sono riportate le ore giornaliere di lavoro o le ore giornaliere di riposo dei lavoratori marittimi.
2. Il modello di registro, redatto in lingua italiana ed in lingua inglese, deve essere conforme al modello allegato al presente decreto, Allegato B.
3. Il registro deve essere presentato, a cura dell'armatore, all'Autorità marittima competente per territorio, la quale constata la conformità del registro al modello stabilito dal presente decreto, appone il proprio visto, la data di vidimazione e la dichiarazione attestante il numero di pagine complessive di cui si compone il registro.
4. Il registro dell'orario di lavoro deve essere tenuto per ordine progressiva di data, di seguito, senza spazi vuoti, senza cancellazione o abrasioni e, laddove necessario, le correzioni o rettifiche devono essere eseguite in modo tale che il testo cancellato o sostituito risulti leggibile.
5. Il lavoratore marittimo deve ricevere a cura dell'armatore una copia del registro che lo riguarda, firmata dal comandante o dall'ufficiale da lui delegato e dal marittimo stesso.

6. Il modello di registro deve essere esaminato e vistato in occasione delle visite di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, effettuate dagli organi di vigilanza mediante le Commissioni territoriali indicate all'articolo 31 del suddetto decreto.

#### ART. 5

*(Obblighi dell'armatore e del comandante)*

1. L'armatore della nave deve fornire al comandante le risorse necessarie per poter organizzare il lavoro a bordo nel rispetto degli obblighi derivanti dalle disposizioni contenute nel presente decreto.
2. Il comandante della nave adotta tutti i provvedimenti necessari per far sì che le disposizioni relative all'orario di lavoro dei lavoratori marittimi ed ai periodi di riposo derivanti dal presente decreto siano rispettate.

#### ART. 6

*(Definizione delle tabelle di armamento in relazione all'orario di lavoro)*

1. La definizione delle tabelle di armamenti di sicurezza delle unità di cui all'articolo 1 deve essere effettuata tenendo conto dei seguenti criteri:
  - a) necessità di evitare o ridurre al minimo, orari eccessivi di lavoro a bordo per il lavoratore marittimo, al fine di garantire adeguati periodi di riposo in relazione alla tipologia di nave e di navigazione svolta;
  - b) necessità di prevedere la presenza a bordo di un numero sufficiente di personale d'equipaggio per garantire la sicurezza e l'efficienza in conformità con la tabella minima d'equipaggio rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 7

*(Idoneità dei lavoratori marittimi all'imbarco)*

1. Ai fini della verifica dell'idoneità al lavoro, il lavoratore marittimo è sottoposto alle seguenti visite presso le strutture sanitarie del Ministero della salute:
  - a) visita preventiva di imbarco, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 323 del codice della navigazione;
  - b) visita periodica di idoneità, con frequenza biennale, ai sensi della legge 28 ottobre 1962, n. 1602.
2. Avverso il giudizio di idoneità di cui al comma 1, è ammesso il ricorso, entro trenta giorni dalla data di comunicazione del giudizio stesso, alla Commissione medica permanente di I grado.
3. Contro le risultanze delle visite effettuate dalla Commissione medica permanente di I grado è ammesso il ricorso alla Commissione medica centrale di II grado, istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 8

*(Ferie)*

1. Il lavoratore marittimo ha diritto di beneficiare su base annua, di ferie retribuite pari ad almeno due settimane o, per periodi di attività inferiori all'anno, di una parte corrispondente alla durata dell'attività svolta.

2. Il periodo minimo di ferie annuali retributive non può essere sostituito da un'indennità, eccetto nel caso in cui il rapporto di lavoro sia terminato.

#### ART. 9

*(Sanzioni relative all'armatore ed al comandante della nave)*

1. L'armatore della nave è punito:
  - a) con l'arresto da due a quattro mesi o con l'ammenda da 500 euro a 2.500 euro per la violazione dell'articolo 5, comma 1;
  - b) con la sanzione amministrativa pecuniaria da 500 euro a 3000 euro per la violazione dell'articolo 4, commi 1, 3 e 5.
2. Il comandante della nave è punito con l'arresto da due a quattro mesi o con l'ammenda da 500 euro a 2.500 euro per la violazione dell'articolo 5, comma 2.

#### ART. 10

*(Sanzioni amministrative)*

1. Qualora l'autorità marittima, a seguito della verifica del registro di cui all'articolo 4 effettuata dagli organi di vigilanza, riscontri che a bordo della nave vi siano violazioni delle disposizioni relative all'orario di lavoro o ai periodi di riposo contenute nel presente decreto che comportino rischi per la sicurezza della nave e per la salute e sicurezza del lavoratore, provvede:
  - a) ai sensi dell'articolo 181 del codice della navigazione, non concedendo il rilascio delle spedizioni;
  - b) obbligando l'armatore alla revisione della tabella di armamento.

#### ART. 11

*(Disposizione finale)*

1. Dal presente provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.



## Selected texts from ILO Convention 180 and the STCW Convention

### ILO Convention 180

- Art. 5 paragraph 1. The limits on hours of work or rest shall be as follows: (a) maximum hours of work shall not exceed (i) 14 hours in any 24-hour period, and (ii) 72 hours in any seven-day period, or (b) minimum hours of rest shall not be less than: (i) ten hours in any 24-hour period, and (ii) 77 hours in any seven-day period.
- Art. 5 paragraph 2. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.
- Art. 5 paragraph 6. Nothing in paragraphs 1 and 2 shall prevent the Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.
- Art. 7 paragraph 1. Nothing in this Convention shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hour of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.
- Art. 7 paragraph 3. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

### STCW Convention

#### Section A-VIII/1 of the STCW Code (Mandatory)

1. All persons who are assigned duty as officers in charge of a watch or as a rating forming part of a watch shall be provided a minimum of 10 hours rest in any 24-hour period.
2. The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length.
3. The requirements for rest periods laid down in paragraph 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.
4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, the minimum period of ten hours may be reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven day period.
5. Administrations shall require that watch arrangements be posted where they are easily accessible.

#### Section B-VIII/1 of the STCW Code (Guidance)

1. In applying regulation VIII/1, the following should be taken into account:
  1. provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in Section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties;
  2. that the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time;
  3. the provisions may be varied for ships on short-sea voyages, provided special safety arrangements are put in place; and

**MODELLO PER LA REGISTRAZIONE DELLE ORE DI LAVORO E DI RIPOSO DEI LAVORATORI MARITTIMI (tit. art. 4)**

ALLEGATO B

**MODEL FORMAT FOR RECORD OF HOURS OF WORK OR HOURS OF REST OF SEAFARERS (ref. art 4)**

PAG. 1/2

Nome della nave: \_\_\_\_\_ Bandiera: \_\_\_\_\_ Periodo di riferimento del registro:  
Name of ship: \_\_\_\_\_ IMO number (if any): \_\_\_\_\_ (month/year)  
Nominativo del marittimo: \_\_\_\_\_ Servizio di guardia:  SI  NO  
Seafarer (full name): \_\_\_\_\_ Marittimo:  YES  NO

**REGISTRO DELLE ORE DI LAVORO E DI RIPOSO.**

Indicare con una X i periodi di lavoro e con una R i periodi di riposo nelle singole colonne, o sia tracciare una linea o una freccia continua in corrispondenza del relativo periodo.  
 Please mark with an X periods of work and with an R periods of rest, or using a continuous line or arrow

**COMPLETE LA TABELLA ALLEGATA**

A questa nave si applicano le disposizioni relative al numero massimo di ore di lavoro o al numero massimo di ore di riposo riportate nei seguenti decreti, regolamenti, contratti collettivi (specificare gli estremi dei provvedimenti di riferimento):  
 The following national laws, regulations and/or collective agreements governing limitations on working hours or maximum rest periods apply to this ship:

**DICHIARO** che le informazioni riportate nel presente registro relative alle ore di lavoro o di riposo dei lavoratori marittimi indicate corrispondono al vero.  
 I DECLARE that the records in the present register concerning the hours of work or rest of the seafarers concerned

Nome del comandante o della persona delegata a firmare il presente registro (in stampatello):  
 Name of master or person authorized by master to sign this record (Block capitals):

Firma del comandante o della persona autorizzata  
 Signature of master or authorized person

Firma del marittimo  
 Signature of seafarer

Una copia del presente registro deve essere consegnata al marittimo interessato - A copy of this record is to be given to the seafarers

Il presente registro è soggetto a verifica e validazione secondo le procedure stabilite dal decreto legislativo

Timbro e Visto Autorità competente - Official seal and signature of the competent Authority

1. Ripetere la stessa terminologia utilizzata nella documentazione relativa alla composizione dell'equipaggio indicata nelle tabelle dell'organizzazione del lavoro a bordo  
 For these positions/terms that are also listed in the ship's safe manning document, the terminology used should be the same as in that document and in the model table of shipboard working arrangements

2. Seguire con 4 la casella pertinente - Check 4 as appropriate

