

L' IMO E LE CONVENZIONI INTERNAZIONALI SULLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE



Presentazione dell'argomento: viene trattato il tema la sicurezza in campo marittimo, analizzando i principi contenuti nelle Convenzioni internazionali SOLAS, STCW, SAR, ICLL, COLREG, MLC. L'istituzione di organismi internazionali a carattere tecnico come l'IMO è nata dall'esigenza di garantire la sicurezza dei trasporti marittimi e la prevenzione dell'inquinamento.

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO)

L'IMO - *International Maritime Organization* - (Organizzazione Marittima Internazionale) è un Istituto specializzato delle Nazioni Unite istituito a Ginevra nel 1948, a seguito di una conferenza diplomatica sul diritto del mare. Ha sede a Londra e attualmente vi aderiscono circa 174 paesi membri e 3 associati.

L'Organizzazione ha come obiettivo principale quello di migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi, preservare l'ambiente marino, garantire il trattamento degli equipaggi.

Tali obiettivi vengono perseguiti:

- **formulando raccomandazioni**
- **facilitando l'elaborazione e la conclusione di convenzioni internazionali**
- **organizzando la cooperazione tra i governi al fine di permettere uno scambio di informazioni destinate a migliorare la sicurezza delle navi.**



* Richiamo ai compiti dell'ONU



L'Organizzazione delle Nazioni Unite è un'organizzazione intergovernativa a carattere internazionale istituita nel 1945 alla fine della II guerra mondiale. Gli scopi e i principi dell'ONU vengono riassunti negli articoli 1 e 2 dello Statuto delle Nazioni Unite:

Mantenere la **pace** e la **sicurezza internazionale e promuovere:**

- **il disarmo e la disciplina degli armamenti**
- **la soluzione delle controversie internazionali** e risolvere **pacificamente** le situazioni che potrebbero compromettere la pace tra paesi coinvolti
- **le relazioni amichevoli fra le nazioni** sulla base del rispetto del principio di uguaglianza fra gli stati e l'autodeterminazione dei popoli
- la **cooperazioe economica e sociale**
- il **rispetto dei diritti umani e delle libertà fondamentali di tutti gli individui**
- promuovere il **rispetto per il diritto internazionale**

L'OPERA DELL'IMO

La sua opera si basa essenzialmente sulla preparazione di progetti di convenzione.

Tra le più importanti fino ad oggi adottate : la **SOLAS 1974**, la **COLREG 1972**, la **MARPOL 1973**, la **STCW 1978**.

Le convenzioni riguardano materie tecniche e giuridiche inerenti la circolazione marittima, la protezione ambientale e la responsabilità per danni causati, tra gli altri, dall'inquinamento da idrocarburi.

Altri importanti strumenti prodotti dall'Imo sono: il COLREG per le regole pratiche di conduzione della nave in varie situazioni, i fanali e i segnali diurni; lo SHIPS' ROUTEING per la regolazione del traffico e la manovra; il codice STCW per la formazione del personale marittimo; il GMDSS per le comunicazioni; il SAR per la ricerca e salvataggio; la ICLL e altri codici per la gestione del carico.



STRUTTURA DELL'IMO - ORGANI

Gli organi che compongono l'IMO sono:

- ❖ L'**Assemblea**, composta dai rappresentanti degli stati membri, definisce la politica dell'organizzazione formulando i programmi d'azione. Essa si avvale dell'attività di organi tecnici come *il Maritime Safety Committee* e *il Maritime Environmental Protection Committee*.
- ❖ Il **Consiglio**, composto da 40 membri di diversi Stati, svolge funzioni di natura essenzialmente esecutiva.
- ❖ Il **Segretariato**, organizzato in divisioni, ciascuna delle quali è preposta ad una missione dell'organizzazione. Il segretario rappresenta l'IMO.



RICHIAMO CONCETTO SAFETY E SECURITY

- **SAFETY:** per safety si intende quel ramo della sicurezza che si occupa della **protezione della nave da rischi intrinseci** ovvero dovuti ad una **condotta accidentale dell'uomo** o legati a **caso fortuito** (collisioni, incaglio, falla, eventi climatici, infortunio sul lavoro)
- **SECURITY:** la Security si occupa della sicurezza intesa come prevenzione di atti illeciti (**protezione della nave da rischi esterni**, o dovuti ad una condotta dolosa dell'individuo (terrorismo, pirateria).

La Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS)

SOLAS, acronimo di *Safety of Life at Sea*, è la **Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare**.

Costituisce uno dei più importanti strumenti di disciplina internazionale della sicurezza nel trasporto marittimo.

L'obiettivo principale della Convenzione SOLAS è quello di:

- ❖ **specificare i minimi standard di sicurezza per la costruzione delle navi e le dotazioni di impianti e strumenti**
- ❖ **stabilire le regole per l'esercizio del trasporto navale in sicurezza**
- ❖ **obbligare gli Stati di bandiera ad effettuare le necessarie verifiche e i controlli sul rispetto dei requisiti prescritti dalla convenzione stessa.**

Gli Stati aderenti sono autorizzati dalla Convenzione ad effettuare controlli anche sulle navi straniere che giungono nei propri porti, (attraverso lo strumento del ***PORT STATE CONTROL***)

Applicabilità della Solas

La SOLAS si applica a tutte le navi destinate a viaggi internazionali salvo per le prescrizioni del capitolo V sulla sicurezza della navigazione stabiliscono disposizioni operative applicabili a tutte le navi in tutti i viaggi.

Sono esclusi dall'applicazione della SOLAS:

- ❖ **le navi militari**
- ❖ **le navi da carico con stazza inferiore alle 500 GT**
- ❖ **le navi con propulsione diversa da quella meccanica**
- ❖ **le navi in legno di costruzione primitiva**
- ❖ **i mezzi da diporto non utilizzati per scopi di lucro**
- ❖ **le navi da pesca**

STRUTTURA e contenuti DELLA SOLAS

La Convenzione SOLAS si compone di 13 articoli in cui vengono specificate le procedure amministrative previste dall'accordo e da **12 capitoli annessi che contengono la parte tecnica.**

I capitoli della parte tecnica contengono le regole fondamentali della *safety* e *security* in mare.

- ❖ **CAPITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI-** Contiene norme che disciplinano l'**ispezione** di vari tipi di navi e l'**emissione di documenti attestanti** la presenza dei **requisiti** della Convenzione. In Italia la visita è fatta da una commissione composta da membri rappresentanti la Capitaneria di porto, **il Registro navale italiano**, l'ufficio di sanità marittima e l'armatore della nave (prima che entri in servizio, ogni 12 mesi e ogni volta che se ne verifica la necessità). Dopo visita ispettiva, alle navi passeggeri viene rilasciato **certificato di sicurezza**.
- ❖ **Capitolo II.1 - Costruzione - Struttura, suddivisione e stabilità, macchinari e impianti elettrici-** Contiene i requisiti tecnici relativi alla struttura delle navi, alla loro stabilità, alla compartimentazione stagna e alla dotazione di impianti meccanici ed elettrici.
- ❖ **Capitolo II.2 - Prevenzione, individuazione del fuoco -estinzione-** Contiene misure dettagliate di prevenzione degli incendi applicabili a tutte le navi nonché misure specifiche applicabili alle navi passeggeri, navi da carico e navi petroliere.

- ❖ **Capitolo III - Macchine e dispositivi salvavita-** Contiene requisiti per apparecchi e attrezzature di salvataggio a seconda del tipo di imbarcazione. Prescrive per le navi le dotazioni del **codice LSA (*life saving appliances*)** cioè i mezzi di salvataggio individuali e collettivi, distinguendo tra navi passeggeri e navi da carico.
- ❖ **CAPITOLO IV – RADIOCOMUNICAZIONI-** Contiene prescrizioni relative al sistema globale di sicurezza e disturbi marini (**GMDSS**), ai segnali di emergenza (**EPIRB**) e agli operatori di ricerca e salvataggio (**SART**) per l'individuazione della nave o delle zattere di salvataggio.
- ❖ **CAPITOLO V - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE-** Identifica alcuni servizi di sicurezza per la navigazione che devono essere forniti dai governi contraenti e stabilisce disposizioni operative applicabili a tutte le navi in tutti i viaggi (diversamente dalle prescrizioni applicabili solo a determinate categorie di navi che si occupano di viaggi internazionali). Si tratta di **servizi meteorologici per navi, servizio di ricerca del ghiaccio, organizzazione del traffico marittimo e servizi di ricerca e salvataggio.**

Questo capitolo richiede che le navi abbiano a bordo i dati di viaggio (**VDR**) e i sistemi di identificazione automatica (**AIS**).

❖ **Capitolo VI - Trasporto di carichi-** Riguarda tutti i tipi di carico alla rinfusa (eccetto liquidi e gas alla rinfusa) che, per il loro grado di pericolosità per la nave e le persone a bordo, richiedono speciali precauzioni. **Le regole includono requisiti di stivaggio sicuro per il carico e per le unità di carico** (es. container). Questo capitolo obbliga le navi da carico che trasportano il grano a conformarsi alle disposizioni del codice internazionale per il trasporto sicuro di cereali sfusi (*International Grain Code*).

❖ **Capitolo VII - Trasporto di merci pericolose-** **Detta le norme per il trasporto di merci pericolose** ed è suddiviso in tre parti:

A: Trasporto di merci pericolose in colli o alla rinfusa in forma solida;

B: Costruzione e dotazione delle navi che trasportano alla rinfusa prodotti **chimici liquidi pericolosi**;

C: Costruzione e dotazione delle navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa.

Classifica le merci pericolose in 9 classi, ciascuna delle quali riguarda un particolare tipo di merce. Alcune classi sono a loro volta suddivise in sottoclassi. Esse devono essere trattate secondo la loro pericolosità, contenute in imballaggi in buono stato e costruiti per evitare fuoriuscite delle sostanze, stivate in modo sicuro.

- ❖ **Capitolo VIII - Navi nucleari-** Definisce i requisiti fondamentali per le navi nucleari e si concentra sui rischi di radiazioni. Le regole sancite riguardano la protezione del reattore, la protezione dell'equipaggio, la misura della radioattività.
- ❖ **Capitolo IX - Gestione dell'operazione sicura delle navi-** Detta le regole per l'applicazione del **codice ISM (*International Safety Management Code* - Codice internazionale per la gestione della sicurezza)**, il quale richiede un sistema di gestione della sicurezza da garantire mediante uno stretto collegamento operativo tra la compagnia a terra e il comandante a bordo.
- ❖ **Capitolo X - Misure di sicurezza per imbarcazioni ad alta velocità -** Obbliga al rispetto del codice internazionale di sicurezza per i veicoli ad alta velocità (**codice HSC - *High Speed Craft Code***)

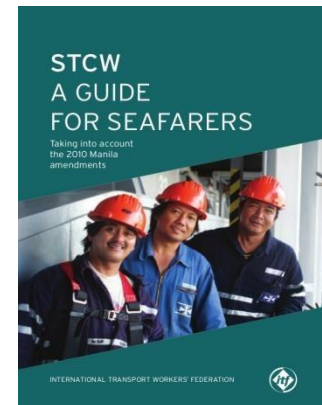
- ❖ **Capitolo XI.1 - Misure speciali per migliorare la sicurezza Marittima-** introduce prescrizioni aggiuntive in termini di *safety* (numero identificativo di nave e compagnia, ***PSC, Continuous Synopsis Record***, etc.). Si tratta di requisiti per l'accreditamento delle organizzazioni riconosciute (incaricate di effettuare visite e ispezioni a nome delle amministrazioni); le visite rinforzate; il sistema del numero di identificazione delle navi IMO; il controllo degli standard di funzionamento dello Stato di approdo.
- ❖ **Capitolo XI.2 - Misure speciali per migliorare la sicurezza marina-** Questo capitolo è stato introdotto nel 2002 e riguarda la gestione della sicurezza (***security***) **intesa in termini di situazioni di rischio provocate volontariamente da terzi** (pirateria, terrorismo, contrabbando, etc.). Esso prescrive una procedura per l'adozione dell'***ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)*** che detta norme per il controllo del terrorismo, della pirateria e dei clandestini.
- ❖ **Capitolo XII - Misure di sicurezza supplementari per portarinfuse-** Contiene requisiti strutturali dei portatori di massa oltre i 150 metri di lunghezza e requisiti specifici per le navi destinate al trasporto di carichi alla rinfusa in termini di struttura, stabilità, impianti etc.

La Convenzione sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi (STCW)

La **STCW** (*INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS*) è la **Convenzione del 1978** che fissa gli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi (fissa i requisiti fondamentali per la formazione dei marittimi).

La Convenzione si applica al personale marittimo in servizio su navi battenti bandiera di uno Stato firmatario eccetto

- le navi da guerra
- i mezzi da diporto non utilizzati per scopi di lucro,
- le navi in legno di costruzione primitiva
- le navi da pesca

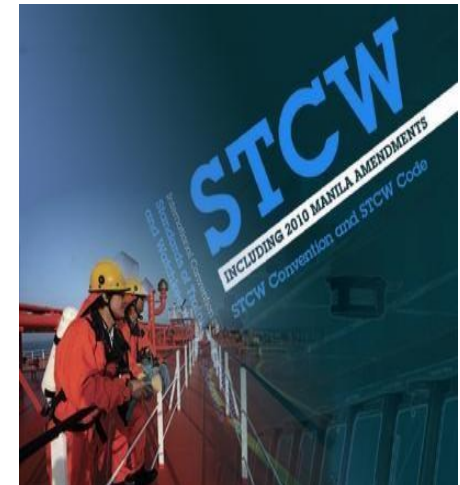


Obiettivi ed emendamenti della STCW

L'obiettivo è quello di **garantire, attraverso una migliore formazione** teorica e pratica e **nel rispetto di determinati standard di qualità, che la gente di mare sia qualificata, in grado di** soddisfare le norme in materia di protezione e sicurezza e **di affrontare rischi ed emergenze.**

Essa è stata emendata una prima volta nel 1995. Tra le principali innovazioni vi è stata l'introduzione di annessi tecnici per capitolo e di un nuovo codice STCW in cui molte norme tecniche sono state trasferite. La parte A del codice è obbligatoria, mentre la parte B contiene raccomandazioni.

Nel 2010, durante l'importante conferenza tenutasi a Manila, tutta la Convenzione subì una revisione talmente profonda che oggi tutti gli annessi tecnici e l'STCW CODE sono considerati allegati all'atto finale della conferenza di Manila.



I Capitoli della Convenzione STCW

La parte più importante della convenzione STCW consiste in un annesso suddiviso in otto capitoli.

- ❖ **Capitolo I - Disposizioni generali**- Riguarda tutta la regolamentazione per l'emissione dei certificati, le procedure di controllo, gli standard medici, gli standard per la qualificazione del personale responsabile dell'addestramento e dell'utilizzo del simulatore, etc.
- ❖ **Capitolo II - Servizio capitano e ponte**- Fissa i requisiti per l'addestramento dello stato maggiore di coperta.
- ❖ **Capitolo III - Servizio di macchina**- Fissa i requisiti per l'addestramento dello stato maggiore di macchine.
- ❖ **Capitolo IV - Radiocomunicazioni e personale della radiocomunicazione**- Fissa i requisiti per l'addestramento degli operatori radio GMDSS.
- ❖ **Capitolo V - Formazione speciale necessaria per il personale di determinati tipi di navi**- Fissa i requisiti per l'addestramento del personale impiegato su petroliere, gasiere e navi passeggeri.
- ❖ **Capitolo VI - Funzioni relative a situazioni di emergenza, prevenzione degli incendi, cure mediche e sopravvivenza**- Definisce i requisiti per il rilascio di tutti quei certificati cui comunemente ci si riferisce, in modo improprio, con l'espressione «corsi IMO».
- ❖ **Capitolo VII - Altri brevetti**- Prevede la possibilità per gli Stati contraenti di rilasciare certificati diversi da quelli definiti nei capitoli II e III, in presenza di determinate condizioni.
- ❖ **Capitolo VIII – Guardia**- Stabilisce i principi da osservare per una sicura tenuta della guardia.

Il Codice STCW

I capitoli della convenzione fin qui elencati non contengono, tuttavia, informazioni tecniche specifiche, ma rimandano alle sezioni e alle tabelle dell'**STCW Code** che rappresenta il secondo allegato della Convenzione emendata. Esso è suddiviso in una parte A, obbligatoria, e una parte B contenente direttive raccomandate ma facoltative. **Entrambe le parti richiamano ciascuno degli otto capitoli definendone in modo preciso i contenuti tecnici.**



LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RICERCA E IL SALVATAGGIO MARITTIMO (SAR)

SAR (*International Convention on Maritime Search and Rescue*) acronimo di **Search And Rescue**, è la **Convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo**. La convenzione SAR entrò in vigore nel 1985 e fu completamente emendata nel 1998.

Essa ha lo **scopo** di far **rientrare** ogni **intervento di assistenza in emergenza** che si renda **necessario in seguito a un sinistro navale**, all'interno di un **sistema organizzato a livello internazionale**, evitando di lasciare l'iniziativa e la scelta dei **criteri organizzativi ai singoli Stati o addirittura alle singole navi**.



Le prescrizioni tecniche della Convenzione SAR

Le prescrizioni tecniche della convenzione SAR sono contenute in un annesso, ripartito in cinque capitoli:

- ❖ **Capitolo 1 - Termini e Definizioni**- Elenca e definisce i termini tecnici utilizzati nella Convenzione.
- ❖ **Capitolo 2 - Organizzazione e Coordinamento**- Definisce ruoli, risorse e mezzi di comunicazione per l'istituzione di un servizio SAR, con una particolare attenzione alla cooperazione fra Stati ed al coordinamento con i servizi aeronautici.

Ogni Stato è obbligato dalla convenzione a definire e gestire regioni di ricerca e salvataggio (**SRR - Search and Rescue Region**) all'interno di una delle 13 macroaree in cui il MSC ha suddiviso le acque di tutto il mondo.

È previsto che per ogni SRR sia istituito un centro di coordinamento (**RCC - Rescue Coordination Centre**) e dei sotto-centri (**RSC - Rescue Sub-Centre**).

- ❖ **Capitolo 3 - Cooperazione tra gli STATI** – Gli Stati contraenti devono coordinarsi con gli Stati confinanti per organizzare e condurre le operazioni di ricerca e salvataggio, anche con l'autorizzazione all'ingresso nelle acque territoriali. In Italia l'RCC è rappresentato dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, mentre le RSC sono rappresentate dalle direzioni marittime.
- ❖ **Capitolo 4 - Procedure operative**- Definisce le modalità di comunicazione, ricezione allarmi ed attivazione delle operazioni da parte delle strutture preposte alla ricerca e salvataggio; dispone che le operazioni di ricerca e salvataggio devono continuare, se praticabili, fino a quando tutte le ragionevoli speranze di salvataggio dei superstiti non siano perdute.
- ❖ **Capitolo 5 - Sistema di reportazione della NAVE**- Istituisce un sistema di reportazione delle navi finalizzato ai servizi SAR.

Per gli aspetti operativi inerenti la conduzione delle operazioni di ricerca e salvataggio, contestualmente con la revisione della convenzione del 1998 è stato adottato lo ***IAMSAR Manual (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual)***, strumento unico e coerente per tutti i servizi SAR.

L'ORGANIZZAZIONE SAR in italia

ORGANIZZAZIONE SAR NAZIONALE

MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

CAPTANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA

FONTI NORMATIVE

- **CONVENZIONE DI AMBURGO SULLA RICERCA ED IL SOCCORSO IN MARE 1979**
ratificata con Legge 03.04.1989, n. 147
 - **D.P.R. 28.09.1994, N. 662**
 - **PIANO NAZIONALE S.A.R. MARITTIMO**
pubblicazione IMRCC 001
-
- l'Autorità Nazionale responsabile per l'esecuzione della Convenzione di Amburgo è il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
 - **IMRCC ROMA** Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo
 - Organizzazione del servizio SAR marittimo nazionale
 - Coordinamento dei maggiori eventi SAR nell'area italiana e al di fuori
 - Mantenimento dei contatti diretti con organizzazioni SAR straniere.
 - **15 MRSC**
Centri Secondari del Soccorso Marittimo
Coordinano all'interno delle proprie aree di giurisdizione
 - **101 UCG**
Comandi di Porto
delegati al Coordinamento diretto di eventi SAR locali



La Convenzione internazionale sulle linee di carico (ICLL)

La **Convenzione internazionale sulle linee di carico** (*International Convention on Load Lines*) del 1966, pone limiti al peso che la nave può imbarcare per evitare il sovraccarico e garantire la sicurezza (si tratta di linee poste sulla murata delle navi che indicano il massimo livello che l'acqua può raggiungere)

La convenzione si applica alle navi impiegate in viaggi internazionali con lunghezza non inferiore a 24 metri.

La Convenzione definisce:

- ❖ Le tabelle per l'assegnazione del bordo libero alle navi e i requisiti di stabilità.
- ❖ La suddivisione degli oceani del pianeta in zone stagionali cui afferisce un bordo libero diverso da quello standard (estivo).

Per comprendere il contenuto delle **prescrizioni della ICLL** basta osservare i simboli tracciati sui fianchi della nave:

L'OCCHIO di PLIMSOLL, la scaletta delle acque, la linea di galleggiamento, le varianti.

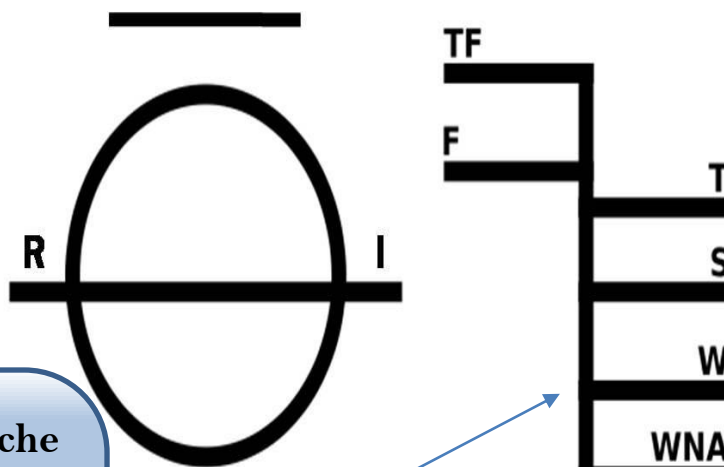


Il cerchio è attraversato da una linea orizzontale che indica il livello di galleggiamento da non superare.

Alle estremità della linea di galleggiamento, sono poste due lettere che indicano da quale società di classificazione è certificata la nave.

Sul cerchio è posta una linea che indica l'altezza del ponte stagno.

La diversa densità che assume l'acqua al variare della salinità e delle condizioni climatiche, influisce sul galleggiamento della nave.



Poiché il peso specifico dell'acqua varia a seconda che sia dolce o salata, calda o fredda, sul lato del disco è tracciata una scaletta su cui sono indicate delle sigle corrispondenti ai diversi tipi di acque e il livello massimo di galleggiamento per ciascuna di esse

A		
D	Acqua	T Tropical
T	DolceTropi	T Fresh water
A	cale	F Fresh water
D	Acqua	F Tropical
E	Dolce	T seawater
T	Estiva	S Summer
E	Tropicale	W temp.
I	Estiva	W seawater
N	Invernale	W Winter
A	Inverno	W temp.
I	Nord	N seawater
A	Atlantico	A Winter
A		A North
A		A Atlantic

La Convenzione COLREG

La **COLREG** (acronimo di ***COL*lision *REG*ulations - Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare**) firmata a Londra nel 1972 ed entrata in vigore nel 1977, stabilisce **38 regole di comportamento da tenere durante la navigazione.**

Le regole sono ripartite in 5 sezioni e completate da 4 annessi.

- ❖ **La seconda sezione (parte B) costituisce il nucleo più importante in quanto contiene le regole pratiche di conduzione della nave in varie situazioni, i criteri per definire le precedenza in caso di rotta di collisione e per stabilire le conseguenti manovre evasive.**
- ❖ **La parte C si riferisce, invece, ai fanali e ai segnali diurni che devono mostrare le navi per consentire alle altre navi di riconoscere il loro aspetto (*aspect*), cioè l'effettiva direzione della loro prora rispetto alla direzione in cui vengono osservate, lo stato di navigazione e la tipologia.**

_MLC 2006 , Convenzione internazionale sul lavoro marittimo



La MLC , Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (*Maritime Labour Convention*) dell'ILO (*International Labour Organization*) firmata a Ginevra nel 2006, stabilisce norme minime di lavoro e di vita per tutti i lavoratori marittimi.

LE PRESCRIZIONI DELLA MLC 2006

In base alle prescrizioni in essa contenute, ogni marittimo ha il diritto di ottenere :

- ❖ **Un luogo di lavoro sicuro e protetto che sia conforme alle norme di sicurezza**
- ❖ **Condizioni di lavoro eque**
- ❖ **Condizioni decorose di vita a bordo delle navi**
- ❖ **Tutela della salute e cure mediche**
- ❖ **Misure di welfare e altre forme di protezione sociale**

La MLC 2006 si applica a tutte le navi di stazza superiore alle 500 tonnellate che operano su rotte nazionali e internazionali.

Non si applica:

- Alle navi di acque interne, adiacenti alle acque protette o alle zone in cui vigono i regolamenti portuali.
- Alle navi impegnate in attività di pesca e operazioni analoghe
- Alle navi di costruzione tradizionale
- Alle navi da guerra o ausiliarie.



La certificazione mlc

Oltre che sulle condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori marittimi la Convenzione interviene in materia di ispezioni dello Stato di bandiera e di controllo nello Stato di approdo.

In base alle disposizioni della Convenzione internazionale sul lavoro marittimo, tutte le navi che battono bandiera di uno dei paesi che hanno ratificato, se operanti su rotte internazionali dovranno essere in possesso di **due documenti specifici**:

Il certificato marittimo del lavoro (MLC)

La dichiarazione di conformità del lavoro marittimo (DMLC).

Si tratta di documenti che provano la conformità della nave con i requisiti fissati dalla Convenzione.

Le navi battenti bandiera di paesi che non hanno ratificato, al momento dell'ingresso nei porti di paesi in cui la MLC 2006 è in vigore, sono soggetti a ispezione per tutto ciò che riguarda le condizioni di lavoro e di vita a bordo.

