



**OR.S.A.** TRASPORTI  
ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SETTORE  
MARITTIMI

Via Cappuccini, 18 - Cap 80059  
Torre del Greco (Na) Tel/Fax 08118245766

www.sindacatoorsa.it  
sg.orsamarittimi@sindacatoorsa.it  
sg.orsamarittimi@pec.sindacatoorsa.it

## SEGRETERIA GENERALE ORSA MARITTIMI

ROMA .17/06/2022 Prot. 135 O.r.s.a Mari

Comando Generale Delle Capitanerie di Porto di Roma

E. p. c a tutte le Capitanerie di Porto

.Di Napoli ,Palermo ,Catania, Genova ,Livorno, Cagliari.

Via pec:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti –Roma

[Segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:Segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali-Roma

[segreteriaministro@pec.lavoro.gov.it](mailto:segreteriaministro@pec.lavoro.gov.it)

Direzione Generale Navigazione e delle acque Interne

[dg.tm@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tm@pec.mit.gov.it)

Direzione Generale dei rapporti di lavoro e delle Relazioni industriali Divisione VI

[dgrapportilavoro.div6@pec.lavoro.gov.it](mailto:dgrapportilavoro.div6@pec.lavoro.gov.it)

## MOVIMENTI DI TRASBORDO DEI MARITTIMI EX ART.172/BIS DEL C.d.N.

**Oggetto: Criticità riguardanti il movimento di trasbordo dei marittimi  
ex art. 172/bis del C.d.N. e abusi da parte di alcuni armatori**

Il presente documento viene inviato a tutte le Capitanerie di Porto interessate al fine di sollecitare l'attività di controllo per garantire, in primis, la sicurezza della navigazione nonché a ristabilire condizioni di lavoro dignitose per il personale navigante.

### **Anamnesi storica**

Fino al 1999 l'orario massimo di lavoro consentito a bordo delle navi veniva regolato dalla convenzione Oil o Ilo (Organizzazione Internazionale del lavoro) n. 109 (art. 13) "Convenzione concernente i salari, la durata del lavoro a bordo e gli effettivi" di cui alla Legge di ratifica n. 157 del 10.04.1981. Detta Convenzione fissava un tetto massimo di lavoro di 24 ore nelle 48. Successivamente, la crescente consapevolezza degli

organismi comunitari ed internazionali nel rapporto tra l'organizzazione del tempo di lavoro a bordo ed il livello di affaticamento del marittimo con conseguenze sulla salute del marittimo e sulle cause di un sinistro (sul c.d. fattore umano), ha prodotto una serie di convenzioni e direttive comunitarie e internazionali, approdando al **Dlgs. 626/94** e successive integrazioni e modifiche ancorché ininfluenti nel campo marittimo e, successivamente, al **Dlgs. 271/99** il quale, finalmente, fissa (art. 11, comma 4) l'orario di lavoro e di riposo, così come segue:

“L'orario di lavoro o quello di riposo a bordo delle navi sono così stabiliti: il numero massimo di lavoro non deve superare le 14 ore in un periodo di 24 ore, 72 ore in un periodo di 7 giorni, **ovvero** il numero minimo delle ore di riposo non deve essere inferiore alle 10 ore nelle 24 e 77 ore per un periodo di sette giorni”.

Indirizzo normativo che trova conferma nell'art. 3 del **DLgs 108/2005** che applica la direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo tra l'Ass.ne degli Armatori Europei (ECSA) e la Federazione dei Trasportatori dell'UE (FST) e che introduce la possibilità di deroghe nel contratto di lavoro per i cosiddetti viaggi di breve durata, subordinatamente alla preventiva autorizzazione ministeriale:

“per le navi impiegate in **viaggi di breve durata** e per le particolari tipologie di navi impiegate in servizi portuali, la contrattazione collettiva potrà derogare a quanto previsto nei commi 4 e 5, tenendo conto di periodi di riposo più frequenti o più lunghi oppure della concessione di riposi compensativi ai marittimi impiegati nel servizio di guardia o ai marittimi che operano a bordo”.

Alla scrivente O.S. giungono ormai da alcuni mesi segnalazioni circa l'utilizzo dell'istituto del Trasbordo al fine di eludere la normativa sull'orario di lavoro predetta a discapito sia della sicurezza della navigazione sia delle condizioni di lavoro dei marittimi.

Non di rado un marittimo trasbordato in base al L'articolo 172 bis effettua orari di lavoro superiori rispetto al limite massimo stabilito dalla legge.

Nonostante le denunce pervenute, ci si trova di fronte ad una criticità del sistema di controllo che emerge soprattutto durante la visita per il rinnovo del certificato igiene e sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo (rif. L. 104/39 – D.lgs. 271/99 -D.lgs. 108/2005- Conv. ILO nn.92 e 133) la Commissione di controllo -Capitaneria di Porto-medico del Porto e i rappresentanti sindacali.

In buona sostanza siamo di fronte all'impossibilità di controllo e di ricostruzione dell'effettivo orario di lavoro osservato dal marittimo trasbordato ex art. 172 bis che all'uopo necessiterebbe del raffronto dei documenti di bordo, contenenti le ore di lavoro effettuate durante la giornata, di tutti i mezzi coinvolti nel trasbordo, cosa che attualmente non ci è permessa.

Alla luce di quanto esposto,

Si invitano le Autorità Marittime destinatarie del presente documento a prendere una posizione pubblica sulla questione al fine di realizzare un effettivo controllo sugli orari di lavoro osservati in presenza di trasbordi ex art 172 bis C.d.N.

La scrivente O.S. umilmente, propone una possibile soluzione concreta al problema:

il marittimo che viene trasbordato in base all'ex articolo 172/Bis del C.d.N., dovrebbe essere destinatario di un controllo contestuale, magari a cura del comandante della

nave destinataria del trasbordo delle ore di lavoro effettuate sulla precedente nave, con la possibilità di un raffronto dal registro delle ore di lavoro.

Inoltre, sarebbe opportuno allegare alla richiesta di autorizzazione di trasbordo indirizzata alla Capitaneria di Porto il foglio delle ore di lavoro effettuate dal marittimo prima del trasbordo in modo da avere un controllo di quando avviene durante i trasbordi.

In attesa di un pronto riscontro

Distinti Saluti

La segreteria generale D.r.s. Marittimi  
Gennaro Bottigliari  
Mareschini

