

EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY

Cais do Sodré -149-206 LISBONA

International Maritime Organization

4 Albert Embankment

London, SE 1 7SR

United Kingdom

+44 (0)2077357611

Oggetto: Carenza di marittimi alcuni enti settore imbarcano personale di terra senza avere i requisiti, in violazione dell'attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017- Anamnesi storica di altri problemi

in merito a quanto in oggetto, con la presente, la scrivente O.R.SA TRASPORTI Settore marittimi, vuole farLe rilevare quanto accade oggi sulla marineria italiana .

L'incidentalità nella navigazione marittima non è stata, nel nostro Paese, analizzata in misure paragonabile alla dovizia di analisi e informazioni relative al fenomeno dell'incidentalità stradale, fatto probabilmente dovuto alla maggiore rilevanza in termini di merci/passeggeri trasportati, che di numero di vittime di quest'ultimo fenomeno. Questo fatto non trova però giustificazione se si considera che, essendo l'Italia una penisola, la navigazione in mare interessa, per lavoro una quota rilevante della popolazione. Nonostante ciò il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, insieme alle principali sigle sindacali, Assarmatori e Confitarma è stato trovato un tipo di accordo in violazione alle norme sopra evidenziate dove le compagnie possano imbarcare sulle navi passeggeri anche personale non marittimo, per

andare a supporto di chi, a bordo, non riesce a coprire tutte le mansioni. Tutto questo è stato fatto per ovviare a uno stato di emergenza per una carenza di personale qualificato per i servizi ai passeggeri, soprattutto sui traghetti in violazione di leggi e norme Europee e internazionali

Per una maggiore comprensione dei pericoli che si verranno a creare sulle decisioni prese dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, insieme alle principali sigle sindacali, Assarmatori e Confitarma si precisa che l'analisi proattiva del processo è suddivisa in quattro fasi principali: 1) analisi delle attività. Attraverso le descrizioni delle varie fasi che compongono il processo lavorativo; 2) individuazione delle situazioni di pericolo e delle criticità, attraverso: l'analisi delle singole attività, l'individuazione di situazioni di pericolo che possano innescare errori dovuto all'eccessivo lavoro o impreparazione del personale (sprovvisto dei relativi corso), l'individuazione delle possibilità di errore con il relativo conseguente scenario; 3) quantificazione della probabilità che avvenga l'incidente, dovuto alla leggerezza dell'Organo vigilante all'atto della visita per il rinnovo del Certificato di Sicurezza (come nel nostro caso); 4) valutazione e ammissibilità del rischio da parte dell'Armatore (Risk assessment e Risk management).

Anamnesi storica. Fino al 1999, al di là del riferimento di cui ai CCNL (contratti collettivi nazionali di lavoro) e legislazione nazionale di riferimento – salvo condizioni più favorevoli a mezzo contrattazione collettiva, sentenze, ecc. - 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”.*

Su cui nasce un famigerato accordo Sindacato-Armatori del 27 gennaio 2000 che - per l'arbitraria definizione dei “ *viaggi di breve durata*” (che vengono assimilati a quelli che si esauriscono nelle 24 e non, come dice il Ministero “ *quelli che permettono ogni giorno ai membri dell'equipaggio di tornare a domicilio* “ - rende dura la vita lavorativa a bordo!

*Nelle vertenze è duro l'impegno dei tecnici difensori dei diritti dei lavoratori allorché le norme laddove non esistono, se non nelle Direttive e nelle Raccomandazioni UE, e prevale l'ordinamento del diritto italiano in termini di *analogia legis*, ovvero si fa ricorso alle norme giuridiche che regolamentano casi simili o materie analoghe, così come previsto dal comma 2 dell'art. 12 delle *preleggi*:*

*“Se una controversia non può essere decisa con una precisa disposizione, **si fa riferimento** alle disposizioni che regolano casi simili o materie analoghe; se il caso rimane ancora dubbio, si decide secondo i principi generali dell'ordinamento giuridico dello Stato”.*

Circa i metodi di indagine sui sinistri marittimi. Attualmente in Italia, anche alla luce degli studi nel settore dell'investigazione sugli incidenti, è stato accertato che le cause degli incidenti vengono stabilite **dalle strutture di riferimento** delle Capitanerie di Porto, cioè dagli stessi enti che hanno rilasciato i Certificati di Sicurezza alla nave, leggasi **RINa**.

È bene precisare che *la genesi dell'evento incidentale di un sinistro marittimo* può nascere anche da un problema che può essere riconducibile ad alcune leggerezze da parte dell'Ente di classifica e della Capitaneria all'atto delle visite per il rinnovo dei Certificati di Sicurezza. Tutto ciò può essere dimostrabile dall'acquisizione di un verbale di visita per il rinnovo dei seguenti Certificati di Sicurezza: Visita ai Servizi di bordo – rilascio Certificato di Sicurezza d.lgs n.28/2001 – rilascio Certificato di Sicurezza n. 45/2000 – rinnovo Certificato di Sicurezza **MSC** – rinnovo Certificato di Tecnica Sanitaria – ect.. Infatti, al termine delle visite, l'Autorità Marittima annota sul Verbale di Visita tutte le prescrizioni e irregolarità, riscontrate. L'Ufficiale accertatore della Capitaneria, anziché fermare la nave, stabilisce a suo piacimento che le dette irregolarità debbono essere eliminate entro 10 giorni, 1 mese, ect.. Trascorsi i quali, l'Autorità Marittima, anziché eseguire un'altra visita, si accontenta di un semplice estratto giornale nautico libro secondo da parte del Comandante della nave per l'eliminazione delle prescrizioni e/o irregolarità !!!!

*In un incidente marittimo la fase importate è quella che stabilisce il “fattore causale” dell'incidente: un evento o condizione contenuto nella sequenza dell'incidente è necessario e sufficiente alla genesi dell'incidente stesso. Esso fattore può essere classificato in tre categorie: fattore causale *diretto*, fattore causale *contributivo* e fattore causale *basilare* (mancato funzionamento delle porte tagliafuoco – mancato funzionamento apertura/chiusura delle serrande – mancato funzionamento del salpancora – mancato funzionamento del sistema di*

ammaino delle lance e/o “Rescue fast boat” – mancato funzionamento dei tonneggi per recupero dei cavi – mancata segnalazione IMO – mancato aggiornamento del Ruolo di Appello – Tabelle di sicurezza ridotte - ect).

A tal proposito, è stato dimostrato che gli incidenti possono avere diversi fattori causali e che possono esistere delle *cause sotterranee* (mancati accertamenti e/o favoreggiamento all’atto delle visite per il rinnovo dei Certificati di Sicurezza) anche distanti dallo scenario dell’evento incidentale. Una appropriata identificazione di tali cause richiede una indagine rapida e metodica, che sappia andare al di là dell’immediata evidenza e sappia andare alla ricerca delle condizioni occulte che possono causare ancora in seguito degli incidenti futuri. L’indagine dell’evento incidentale dovrebbe perciò essere vista come un mezzo per identificare non solo le cause immediate, ma anche i fallimenti nell’amministrazione complessiva del lavoro dalla legislazione alla sua attuazione. Per questo motivo le indagini dovrebbero essere abbastanza allargate da rispondere a questi principi prevalenti.

A tutto questo deve essere aggiunto il ***mancato rispetto dell’orario di lavoro dell’equipaggio*** (leggasi verbale della **Tecnica Sanitaria**:). Il mancato rispetto dell’orario di lavoro (che può essere la concausa dell’incidente), coinvolge anche il Comandante della nave. L’analisi **proattiva** del processo è suddivisa in quattro fasi principali:

- 1) analisi delle attività, attraverso le descrizioni delle varie fasi che compongono il processo lavorativo;
- 2) individuazione delle situazioni di pericolo e delle criticità, attraverso: l’analisi delle singole attività, l’individuazione di situazioni di pericolo che possano innescare errori dovuto all’eccessivo lavoro, l’individuazione delle possibilità di errore con il relativo conseguente scenario;
- 3) quantificazione della probabilità che avvenga l’incidente, dovuto alla leggerezza dell’Organo vigilante all’atto della visita per il rinnovo del Certificato di Sicurezza;
- 4) valutazione e ammissibilità del rischio da parte dell’Armatore (*Risk assessment e Risk management*).

Inoltre, con le ***tabelle minime di armamento*** rilasciate dalle Autorità Marittime, vi è una ricaduta da affaticamento sul personale in servizio da eccessiva esposizione lavorativa e relativa ricaduta sulla composizione della tabella minima di sicurezza. *In più occasioni*, dall’esame comparativo della documentazione esaminata più volte su navi Ro-Ro pax delle varie Società con i contenuti di legge e Normativa in materia, *emerge* che la tabella Minima di Sicurezza ridotta a poche persone e relativo Ruolo d’Appello (rilasciato in via provvisoria e definitivo dall’Autorità Marittima a livello Nazionale) *non consente* né l’ordinaria gestione della nave e relativi servizi e né la gestione dei mezzi di salvataggio in dotazione nella fase di *“abbandono nave”*. Di conseguenza, le Autorità Marittime, forzando i limiti discrezionali in capo alla stessa nel momento che hanno approvato le dette Tabelle Minime o definitive di Sicurezza a poche persone, si sono assunte il rischio legato alla probabilità del verificarsi di un evento imprudente e dannoso assumendosi, nella tale ipotesi, una loro diretta responsabilità. Infine, su tutti i Ruoli di Appello, in caso di abbandono nave ogni membro d’equipaggio ha due compiti da svolgere, cosa che teoricamente può passare; ma, in pratica è assolutamente impossibile attuare in particolare quando si trasportano passeggeri.

Tanto doverosamente ed umilmente si evidenzia per ogni Vostra opportuna iniziativa, impiegando a tale verifiche persone qualificate che abbiano una diretta esperienza su dette

tipologie di navi, cioè Comandanti e Direttori di Macchina che non facciano parte di Commissioni a vario titolo presso le Capitanerie di Porto o Ministero.

Si stanno verificando con una certa frequenza a livello nazionale preoccupanti situazioni della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Accade infatti - come è possibile verificare dal confronto con i bollettini meteorologici e le partenze - che molti Comandanti delle navi Ro-Ro pax (traghetti) e HSC (aliscafi) nonostante le condizioni meteo avverse partono non rispettando i limiti operativi della nave a loro comando.

Si ricorda che le navi Ro-Ro pax e HSC hanno una restrizione operativa imposte all'unità navale ai sensi della Regola V/23 della SOLAS che indica per ogni nave un'altezza massima di onda significativa (Stockholm Agreement); e, in aggiunta, che il Safety Management System (SMS) permette alla Società di Navigazione di operare in ottemperanza alla propria politica di sicurezza e protezione dell'ambiente nel rispetto dell'ISM, adottato dall'IMO con risoluzione A.741(18)

Inoltre, i Comandanti delle Capitanerie di Porto - prima di dare la spedizione di partenza alle navi ai sensi dell'art. 18 del D.lgs. 19 agosto 2005, n.196 e in attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale - sono chiamati a verificare e portare all'attenzione dei Comandanti delle navi Ro-Ro pax e HSC il fatto che il servizio meteorologico dell'Aeronautica Militare ha emanato degli avvisi di burrasca in corso e generali avverse condizioni meteorologiche per le aree di mare interessate dalla navigazione e che il comandante della nave ha intenzione di intraprendere. Nello specifico dovrebbero fornire al Comandante della nave una comunicazione scritta in allegato gli avvisi di burrasca, sottolineando che tali condizioni possono essere causa di pericoli per la nave, i passeggeri, il carico e l'ambiente marino.

In più, dovrebbero invitare il Comandante della nave a compiere una dettagliata analisi delle condizioni meteo-marine e delle previsioni raccomandando di valutare con la massima prudenza se sia opportuno intraprendere la navigazione ovvero scegliere di sostare in porto almeno fino a quando non si ristabiliranno le condizioni meteo-marine tali da far cessare il pericolo per le persone e l'ambiente; invitare, altresì, il Comandante ad informare la compagnia delle raccomandazioni dell'Autorità Marittima, ferma restando ogni decisione in materia di navigazione che il Comandante della nave assume, libero da ogni condizionamento connesso a valutazioni estranee alla sicurezza della navigazione, in base al suo giudizio professionale in conformità alla convenzione SOLAS ed alla normativa vigente.

Infine, il Comandante della nave dovrà comunicare per iscritto all'Autorità Marittima i motivi di ogni sua decisione specificando dettagliatamente di aver preso compiuta visione ed approfonditamente analizzato le informazioni meteorologiche fornite dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare Italiana.

Tutto ciò avviene a livello nazionale e a tutt'oggi non è stato preso nessun provvedimento

In attesa di un Vostro riscontro, colgo l'occasione per porgerVi distinti saluti

IL SEGRETARIO GENERALE ORSA MARITTIMI

Gennaro BOTTIGLIERI

