



SEGRETERIA GENERALE ORSA MARITTIMI

Prot 898,sg Orsa Mari e Porti
Napoli li 28.10.2020

Via Cappuccini n. 18
cap. 80059 – Torre del Greco (Na)
Tel/Fax 08118245766

Raccomandata A.R.

- SPETT.LE EUROPEAN MARITIME
SAFETY AGENCY

1249- 206 LISBONA – PORTUGAL

e. p. e. COMMISSIONE EUROPEA - DG TRASPORTI

E-mail: sg-plaintes@ec.europa.eu

Esposto ai sensi del Decreto Ministero Trasporti/Infrastrutture 10.10.2005, art. 2
Comma 1, lettera e) – Legge n. 183/2010 Orario lavoro/riposo e deroghe di cui al Dlg.
271/99, DPR n. 324/2001 e Dlgs. 108/2005- Registro orario Lavoro- Tabelle d'Armamento
discutibili

Il sottoscritto Gennaro BOTTIGLIERI, Segretario Generale OR.S.A. Marittimi, in riferimento all'oggetto e ai sensi del Decreto Min. Tras./Infrastr. 10 ottobre 2005, espone tutto quanto segue in ordine:

- **alla Legge 4 novembre 2010, n. 183, <art. 7, comma 2 (Collegato al Lavoro);**
- **alla interpretazione dell'ex art. 11 del Dlgs. 271/99, così come integrato dall'art. 3 del Dlgs. 108/2005;**
- **all'applicazione del Registro Orario Lavoro a bordo;**
- **alla dubbia applicazione ex art. 172 bis del C.d.N.;**

- **in riferimento ad una diffusa illegalità in termini di Sicurezza della Vita Umana in Mare, per tutte le determinazioni che gli Enti in indirizzo riterranno opportune.**

COLLEGATO AL LAVORO, L. 04.11.2010, n. 183. L'art. 7, comma 2 dell'articolo di legge richiamato, così recita: " *All'articolo 11 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, il comma 7 e' sostituito dal seguente: «7. Le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 possono essere derogate mediante contratti collettivi stipulati a livello nazionale con le organizzazioni sindacali comparativamente piu' rappresentative. In assenza di specifiche disposizioni nei contratti collettivi nazionali, le deroghe possono essere stabilite nei contratti territoriali o aziendali stipulati con le organizzazioni sindacali comparativamente piu' rappresentative sul piano nazionale o territoriale. Il ricorso alle deroghe deve consentire la fruizione di periodi di riposo piu' frequenti o piu' lunghi o la concessione di riposi compensativi per i lavoratori marittimi che operano a bordo di navi impiegate in viaggi di breve durata o adibite a servizi portuali»*. A primo acchitto, **salvo il raggiunto scopo di talune Organizzazioni Sindacali e di parte armatoriale di far scomparire l'obbligo dell'autorizzazione ministeriale preventiva ad accordi sindacali in materia di orario di lavoro** (primo capoverso comma 7 ex art. 11 del Dlgs. 271/99, come modificato dal Dlgs. 108/2005), il merito del nuovo dispositivo in parola non sembra affatto innovativo, nel senso che riporta in realtà – laddove fa riferimento ai CCNL e/o contratti territoriali o aziendali - in modo solo più esteso, il contenuto dell'art. 11, comma 7 del Dlgs. n. 271/99, così come modificato dall'art. 3 del Dlgs. N. 108/2005. **Da un'attenta lettura dell'articolo di legge, emerge infatti che la "delega" alla Contrattazione Collettiva è limitata esclusivamente alla possibilità di stabilire per via contrattuale deroghe ai c. d. "viaggi di breve durata", assicurando la fruizione di periodi di riposo piu' frequenti o piu' lunghi o la concessione di riposi compensativi". Purtroppo, da taluni ambienti armatoriali e sindacali, emergono insistentemente letture di parte che vanno in senso inverso!** Infatti, in vari ricorsi di lavoratori marittimi alla Magistratura Ordinaria in materia di orario di lavoro, la difesa aziendale sostiene – al momento sia pure senza esito concreto - una lettura estensiva della suddetta delega, nel senso che **alla Contrattazione Collettiva** (portandola a supporto retroattivo del famigerato accordo del 27 gennaio 2000 sui "viaggi di breve durata") **deve riconoscersi una delega "piena" in materia di orario di lavoro, potendo così derogare in toto ai commi 2 e 3 del nuovo art. 11 del 271/99.** Fatto ancora più stupefacente è che qualche Organizzazione Sindacale, pur di mantenere un potere decisionale che non gli spetta, sposa pienamente tale tesi e non meraviglierebbe affatto riscontrare, tra qualche tempo, un accordo sindacale in tal senso, sulla scia dell'accordo *contra legem* 27.01.2000, meglio trattato in prosieguo. In ordine a tale eventualità, peraltro già latente in alcune realtà lavorative, lo scrivente muove sommessamente i seguenti rilievi:

1. La Contrattazione Collettiva non può stabilire una "giornata lavorativa" superiore a quella di Legge e/o in contrasto con le Direttive Europee in quanto Leggi Speciali, di rango superiore e quindi prevalenti sulle Leggi Nazionali;
2. Il riconoscimento di una delega piena comporterebbe effetti dirompenti sulla Sicurezza della Navigazione e della Vita Umana in Mare e non potrebbe conciliarsi ad esempio con l'attuale sistema laddove, ad esempio, in presenza di naviglio con "NOTAZIONE" in Tabella di Sicurezza è apposta l'"Annotazione": "***Navigazione litoranea in condizioni meteo marine favorevoli e servizio limitato ad una giornata lavorativa***", significando che il turno di lavoro dell'equipaggio non deve superare le 8 ore continuative di lavoro. Delle suddette "Annotazioni" in Tabella, si occuperà dettagliatamente in prosieguo, nella descrizione di evidenze di "affaticamento" su naviglio che operano a livello nazionale;
3. L'eventuale riconoscimento di una delega piena, sarebbe in contrasto con il contenuto della **riserva di legge di cui all'art. 36 della Costituzione** : - "*La durata massima della giornata lavorativa è stabilita dalla legge*", significando che una delega alla Contrattazione Collettiva creerebbe **un incidente di incostituzionalità della normativa nazionale in essere**, oltre a porsi in contrasto con le direttive Europee.

Sarebbe quindi d'uopo che i Ministeri interessati (Trasporti e delle Infrastrutture – Ministero del Lavoro- Ispettorato del Lavoro) vigilassero ed emettessero atti di indirizzo per la puntuale applicazione della normativa in essere e prevenire eventuali abusi.

ORARIO DI LAVORO - VIAGGI DI BREVE DURATA.

Lo scrivente, nell'espletamento del proprio mandato di Segretario Generale OR.S.A. Marittimi, ha più volte avuto modo di trattare la materia del tempo di riposo e di lavoro dei lavoratori marittimi, riscontrando frequentemente la effettuazione di turni estenuanti dei suddetti che, protratto nel tempo, può a ben ragione definirsi una prassi oramai elevata a sistema. Infatti, **si è potuto accertare documentalmente l'affaticamento dell'equipaggio**, in specie sul naviglio operante a livello Nazionale, **anche laddove non ricorrono i presupposti alle deroghe previste dagli strumenti legislativi in epigrafe ed, in ultimo, anche dal c.d. Collegato al Lavoro di cui alla L. 04.11.2010, n. 183.** Detto accertamento è stato riscontrato in forma diretta e con l'acquisizione di numerose denunce da parte di marittimi, ricevute anche in forma diretta o anonima, probabilmente in forza di una lunga militanza sindacale. Personalmente, si è avuto modo di trattare la materia in oggetto - oltre che per ricorsi instaurati per motivi di lavoro dipendente dello scrivente e tutt'ora pendenti presso la magistratura ordinaria -

1. Nella qualità di appartenente all'associazione denominata A.UT.MARE (Associazione Utenti del Mare), alla quale pervengono continue segnalazioni in merito al trasporto marittimo.

Ad ogni buon conto, prima di illustrare nello specifico vari casi di concreto affaticamento degli equipaggi, di infrazioni diffuse della normativa di riferimento, nonché di un probabile caso di "falso ideologico" – art. 483 C.P. - in materia di Registro Orario di Lavoro, si ritiene opportuno fare una breve anamnesi storica della materia, con l'aggiunta di alcune considerazioni dello scrivente.

BREVE 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 (I.L.O.) n. 109 (art. 13) "Convenzione concernente i salari, la durata del lavoro a bordo e gli effettivi" e di cui alla Legge di ratifica ed esecuzione n. 157 del 10.04.1981. Detta Convenzione fissava un tetto massimo di lavoro di 24 ore nelle 48. La crescente consapevolezza degli organismi comunitari ed internazionali sul tema dovuta al fatto che la modalità di organizzazione del tempo di lavoro a bordo, agendo sul livello di fatica del marittimo, influisce in modo determinante sul c.d. fattore umano e causa di incidenza massima sui sinistri marittimi e sullo stato di benessere dei lavoratori marittimi, ha prodotto una serie di convenzioni e direttive comunitarie e internazionali a Voi ben note: dapprima col Dlgs. 626/94 e succ. modd. ancorchè ininfluyente nel campo marittimo e, successivamente, con il fatidico Dlgs. 271/99 il quale, finalmente, fissava (art. 11, comma 4) l'orario di lavoro e di riposo, così come segue.*

"L'orario di lavoro o di 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". Il medesimo art. 11 del Dlgs. 271/99 al comma 8 prevede delle deroghe così articolate: "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".

Dunque, la contrattazione collettiva era chiamata – laddove ne ricorressero i presupposti - a stabilire solamente le modalità di fruizione “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” per le navi impiegate nei c.d. “viaggi di breve durata”. Purtroppo, **le Organizzazioni Sindacali** datoriali e dei Lavoratori Marittimi, **travalicando il mandato di legge e sottraendo un diritto soggettivo inalienabile dei lavoratori (il riposo), hanno incautamente proceduto alla stipula del famigerato accordo del 27 gennaio 2000, dando una definizione – non richiesta e quindi *contra legem* – dei c.d. “brevi viaggi” quelli che si esauriscono nelle 24 ore**, così vanificando le garanzie di cui ai contenuti del 271/99, in attuazione delle direttive comunitarie. A questo punto, è opportuno chiarire che una corretta interpretazione del dettato legislativo non prevedeva alcun mandato a definire quali dovessero essere i “viaggi di breve durata” e demandava alla contrattazione collettiva solamente la possibilità di concordare le modalità per usufruire di riposi più lunghi o più frequenti per i cosiddetti “Viaggi di Breve Durata” come evidentemente già predefiniti nell’ordinamento nazionale e/o comunitario. Sul come poi questi fossero predefiniti, non essendoci riferimenti giuridici specificamente “dedicati”, così come suggerito in una nota interna del Ministero delle Infrastrutture (Dirigente Generale Dott. Noto), quantomeno valeva riassumere in capo alla Raccomandazione IMO A.468 (sui livelli di rumore per il personale marittimo) la corretta definizione dei c. d. “Viaggi di breve durata”. A parere dello scrivente, anche per colmare una lacuna degli ambienti ministeriali e delle OO.SS, la corretta definizione dei viaggi di breve durata - per così dire “codificata” - e comunque sostanzialmente non dissimile da quella contenuta nella Raccomandazione IMO A.468 citata dal Ministero stesso, è da ricercarsi nel contenuto della lettera c), comma 7, art. 1 della Convenzione OIL n° 133 di cui alla Legge 10 aprile 1981 n° 158, entrata in vigore il 27.08.91 per soprappiù numero di adesioni degli Stati firmatari e che così recita: : **“Le navi marittime adibite a viaggio di breve durata che permettano, ogni giorno, ai membri dell’equipaggio o di tornare a domicilio o di beneficiare di vantaggi analoghi”**. D’altra parte, fermo restando l’applicazione **dell’analogia legis** più avanti meglio illustrata, sull’accezione vera dei c.d. “viaggi di breve durata”, laddove negli strumenti legislativi questi si coniugano con la dizione “..e per le particolari tipologie di navi impiegate in servizi portuali..”, è parere che per la qualificazione dei “viaggi di breve durata” ci si dovesse riferire al tipo di navigazione immediatamente superiore a quella delle “...navi impiegate in servizi portuali” di cui alla legislazione del tempo, ovvero all’art. 1, comma 41 del D.P.R. 435/91, successivamente modificato dal Dlgs. 45/2000.

Ad ogni modo, a supporto della tesi dello scrivente sulla validità del contenuto della convenzione OIL 133, giova qui ricordare cosa prevede l’ordinamento del diritto italiano in tema di **analogia legis**, ovvero nel caso in cui altre norme giuridiche regolamentino 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 ha riguardo 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”.

Ora, è indubbio che oltre alla Raccomandazione IMO A 468, nell’ordinamento del diritto italiano è possibile riscontrare ampie “analogie del diritto”. Infatti, giova appena ricordare quanto segue:

- **la Convenzione OIL n° 133**, con Legge 10 aprile 1981 n° 158 è diventata **“Legge ordinaria dello Stato”** ed in quanto tale tutti sono tenuti ad applicarla e rispettarla; oltretutto, suddetta Convenzione OIL 133 è altresì entrata in vigore il 27.08.1991 per soprappiù numero di adesioni degli Stati Firmatari, tra cui l’Italia;

- **la convenzione ILO 180 sull'orario di lavoro**, essendo ormai "trasfusa" nella direttiva 1999/63/CE, è **diventata vincolante** per il nostro Paese **attraverso il Dlgs. N° 108/2005** di attuazione appunto della direttiva 1999/63/CE. Ciò posto, si deve ricordare che le norme europee che disciplinano i limiti sull'orario di lavoro producono un effetto diretto sul diritto interno, con il conseguente obbligo, per i giudizi nazionali, di disapplicare qualunque norma interna con esse contrastanti.

Alla luce di quanto sopra, pare ovvio che **la contrattazione integrativa, con il precitato accordo sindacale 27.01.2000, intaccando i diritti soggettivi inalienabili dei lavoratori e violando la riserva di Legge dello Stato di cui all'art. 36 della Costituzione - "La durata massima della giornata lavorativa è stabilita dalla legge" - e, operando**

"In fraudem legis vero qui, salvis verbis, legis sententiam eius circumvenit"
 ("contro la legge (agisce) colui che, fatte salve le parole, aggira la sostanza (della legge)" ,

ha dato una definizione dei "viaggi di breve durata" inopportuna e incompetente, sia perché in contrasto con la disciplina giuridica della Convenzione OIL 133 e relativa legge n°158/81 e della Raccomandazione IMO A.468 e sia perché i contenuti dell' art. 11, comma 8 del DLgs. 271/99 non prevedevano alcun mandato in tal senso, dovendosi evidentemente riferire – per analogia legis - ad una definizione preesistente che non può che ricondursi ai contenuti dell'art. 1, comma 7, lettera c) della normativa citata. E' pacifico quindi che il famigerato accordo del 27 gennaio 2000 era già da definirsi "NULLO**" perché *contra legem*, ma i suoi devastanti effetti - complici le OO.SS firmatarie e finanche taluni Giudici Ordinari che con una frequente ed errata presunzione di legalità (il sindacato è a tutela del lavoratore!) - sono pagati dai marittimi di cui tanti in attesa di giudizio.**

Ad ogni buon conto, il suddetto accordo sindacale del 27.01.2000 risulta comunque ampiamente decaduto con **l'entrata in vigore del successivo Dlgs. N. 108/2005** laddove (art. 3) reiterava i contenuti dell'art. 11 del DLgs. 271/99 e **poneva l'obbligo che ogni accordo sindacale in materia di orario di lavoro doveva ottenere la preventiva autorizzazione del Ministero.** A tutt'oggi non risulta alcuna autorizzazione ministeriale in tal senso: fare riferimento quindi al suddetto accordo è inconferente e pertanto da ritenersi abusiva ogni presunta applicazione. Anzi, per completezza del quadro di riferimento, vale citare il contenuto del D.P.R. n. 324 del 2001, relativo ai requisiti minimi per la gente di mare, il quale all'art. 12 prevede che *"Gli ufficiali ed i comuni che disimpegnano servizio di guardia di navigazione ovvero servizio di guardia di macchina fruiscono ogni ventiquattro ore di un periodo di riposo della durata minima di dieci ore..."*, significando che a prescindere dalla validità o meno del famigerato accordo 27 gennaio 2000 sui viaggi di breve durata, quantomeno per il personale svolgente servizio di guardia non si può prescindere dal riposo minimo giornaliero di dieci ore. **Vieppiù, giova evidenziare che fin dall'emanazione del DLgs. 271/99 a tutt'oggi, l'unico mandato previsto in capo alla "contrattazione collettiva", confermato peraltro dall'articolato del Dlgs. 108/2005, nonché dall'ultimo "Collegato al Lavoro", non è stato mai evaso!!!!.** Ovvero, non risulta essere mai stato stipulato un accordo sindacale mirato a disciplinare *"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"*, così come previsto per le deroghe alle navi impiegate in viaggi di breve durata. **Ergo, ne deriva che mancando ogni sorta di "regolamento di attuazione" delle previste deroghe, le stesse non possono in nessun modo essere applicate!!!!.**

Atteso che a tutt'oggi le normative in essere, compreso l'intervenuto Collegato al Lavoro di cui alla L. 183/2010, prevedono deroghe in materia di orario di lavoro e riposo dei marittimi solo ed esclusivamente per i c.d. "viaggi di breve durata", pare d'uopo individuare la corretta definizione dei "viaggi di breve durata", sia pure per analogia legis.

CASI CONCRETI DI AFFATICAMENTO DEGLI EQUIPAGGI

Tutto quanto sopra premesso, giova adesso evidenziare comprovati casi di sovraccarico degli equipaggi e diffuse violazioni in materia di sicurezza della navigazione, in essere a livello Nazionale. Una frequente pratica quasi elevata a "sistema" atteso che, anche ammesso per denegata ipotesi una possibile applicazione delle deroghe per i c.d. "viaggi di breve durata", il ricorso a tali ipotetiche deroghe – data la loro manifesta sistematicità nell'ambito dell'organizzazione del lavoro a bordo del naviglio (pubblico e privato) operante a livello Nazionale, comunque non presentavano e non presentano quel carattere "contenuto", così come imposto dal Dlgs. 108/2005, art. 3, comma 7), bensì prassi elevata a sistema nel tempo, cioè non di carattere "temporaneo". Per conseguenza, l'aggiornamento della Legge con il precitato accordo sindacale del 27 gennaio 2000, nella migliore delle condizioni – nonostante le maggiori garanzie in termini di lavoro e riposo previste dagli intervenuti Decreti Legislativi 271/99 e 108/2005, nonché del D.P.R. 324/2001 – si è continuato a mantenere ritmi estenuanti di lavoro degli equipaggi secondo la precedente organizzazione del lavoro. Vieppiù, sono stati accertati turni di lavori massacranti, a volte ben superiori anche ai limiti imposti persino dalle "annotazioni" aggiuntive alla Tabella Minima di Sicurezza e/o Certificati di Classe di particolare naviglio, come più avanti si evidenzierà.

Nel dettaglio, che il sovraccarico degli equipaggi e una diffusa illegalità circa il rispetto della Sicurezza e della Vita Umana in Mare sia diventata una prassi consolidata nel tempo e vieppiù elevata a sistema, lo dimostrano – ai sensi dell'art. 178 del Cod. Nav. - copie di Giornale Nautico Parte Seconda che è possibile recuperare e dal cui contenuto emerge che gli equipaggi hanno effettuato 16 – 18, persino 20 ore di lavoro continuativo; quindi, ben oltre il limite delle 14 ore e/o deroghe a carattere "contenuto" di cui agli strumenti legislativi emarginati. **Per tabulas**, anche dalla lettura dei fogli di presenza a bordo e dalle copie dei Registri Orario di Lavoro dei Marittimi che si evidenzia il superamento del limite delle 14 ore giornaliere di lavoro e delle 72 su base settimanale (ben oltre le 112 ore) e ciononostante, **anche con la frustrante condizione di una ingiusta trattenuta di una quota giornaliera in danaro e/o "straordinario" a carico dei marittimi, al fine di "pareggiare" i conti di una turnistica di lavoro, i cui costi dovrebbero – a ben ragione – ricadere sugli armatori che – anziché retribuire il maggiore riposo garantito dagli intervenuti strumenti legislativi - si fanno essi stessi addirittura pagare dai prestatori d'opera.**

Come già sopra accennato, **l'affaticamento degli equipaggi si evidenzia anche ed in modo particolare** ai fini della Sicurezza della Navigazione, **su particolare naviglio operante a livello Nazionale** Infatti, per particolari tecnici-costruttivi legati alla vetustà dello stesso, ai mezzi di governo, propulsione e quant'altro, sulle Tabelle Minime di Sicurezza di alcuni traghetti della classe "FERRY BOAT" è apposta l'"Annotazione" secondo cui detto naviglio risulta essere abilitato a **"Navigazione litoranea in condizioni meteo marine favorevoli e servizio limitato ad una giornata lavorativa"**. Ciò posto e, rilevato pure che dette navi – contrariamente alle "prescrizioni" - navigano anche in condizioni meteo pessime a discapito della sicurezza, il **"servizio limitato ad una giornata lavorativa"** vuole e deve significare che in turnistica **l'equipaggio non può superare le otto ore lavorative continuative**; diversamente, viene compromessa la Sicurezza della Navigazione che, viceversa, le **"Annotazioni"** in Tabella vorrebbero garantire. Purtroppo, si dà il caso che su queste navi l'equipaggio – come emerge dai Giornali Nautici di bordo

– viene sovraccaricato con punte anche oltre le 14 ore continuative di lavoro, **con grave ipotetico pregiudizio della Sicurezza della Navigazione e della Vita Umana in Mare.**

PERNOTTAMENTO NEI PORTI- GUARDIANIA-POTERI AUTORITA' MARITTIME LOCALI-AFFATICAMENTO AGGIUNTIVO EQUIPAGGIO. Ancorché in diretta correlazione con i casi di affaticamento e di diffuse violazioni delle normative su descritte, spesso a causa delle complicità derivanti anche da errata applicazione dei poteri delle Autorità Marittime locali, s'impone la trattazione dell'argomento in modo più specifico. In ordine alla circostanza che per talune navi dell'armamento privato (a differenza dell'armamento pubblico), rimane inveterata la deprecabile abitudine di lasciare al buio ed incustodite, con portellone a terra e senza alcun presidio per guardia di sicurezza a bordo le navi traghetto (passeggeri) in sosta notturna nei porti a livello Nazionale, giova evidenziare quanto segue. In ragione di una serie di fattori e imperativi disposizioni di Legge in prosieguo meglio illustrati, le navi in sosta notturna nei porti dei Circondari Marittimi che poggiano il portellone d'imbarco sulla banchina, devono essere dotate di un servizio di guardia di sicurezza notturno, svolto da marittimi qualificati in grado di assicurare i dovuti controlli tesi a prevenire qualsiasi situazione di pericolo o di emergenza che dovesse eventualmente verificarsi a bordo e/o nell'area portuale, nel rispetto dei contenuti dell'art. 11 del D.Lgs. 271/99 sull'orario di lavoro e di riposo, così come novellato dall'art. 3 del Dlgs. N. 108/2005, nonché di Leggi e Ordinanze vigenti. Giova pertanto riportare il contenuto degli artt. 64-65-66-67—69-73-87 del Regolamento Navigazione Marittima al Codice della Navigazione ed il cui controllo sulla loro attuazione e regolamentazione - **ovviamente nei limiti e prerogative previste** – è demandato all'Autorità Marittima locale:

- art. 64 (Divieto di arrecare impedimento alle manovre di altre navi): necessita la presenza continuativa a bordo di personale di guardia;
- art. 65 (Modo di ormeggiarsi): Controllare gli ormeggi in modo continuativo, specialmente con avverse condizioni meteo;
- art. 66 (Agevolazioni al movimento di altre navi):*“Le navi all'ormeggio hanno l'obbligo di ricevere cavi, di allentare gli ormeggi e di eseguire quando sia necessario per agevolare il movimento di altre navi.....”*;
- art. 67 (Ormeggio di punta o andana): Controllare continuamente gli ormeggi, comprese le ancore di prua;
- art. 69 (Rinforzo ormeggi): (In caso di cattivo tempo, devono rinforzare gli ormeggi e adottare tutte le precauzioni necessarie; essi sono inoltre obbligati al rispetto dei contenuti dell'art. 66 del C.d.N.);
- art. 73 del Cod.Nav. dispone che *“ Le navi che mantengono mezzi di accesso appoggiati alle banchine devono curarne la sorveglianza e tenerli convenientemente illuminati durante la notte”* e che pertanto, i mezzi di accesso (rampe di imbarco e/o scalandroni) appoggiati alle banchine sono vie di fuga per l'equipaggio in caso di emergenza, così come le rampe di imbarco, possono essere utilizzati per l'accesso a bordo di eventuale ambulanza o automezzi dei Vigili del fuoco in caso di incendio;
- che l'art. 87 del Cod.Nav.prevede che *“In caso di incendio nei porti o nelle località adiacenti, il Comandante del Porto prende gli opportuni provvedimenti ai termini anche delle leggi speciali sulla prevenzione ed estinzione degli incendi. I comandanti delle navi che si trovano in porto devono radunare gli equipaggi a bordo e tenersi pronti ad eseguire le manovre eventualmente ordinate dal Comandante del Porto. Se l'incendio avviene a bordo*

di una nave, il comandante della stessa deve darne immediato avviso al Comandante del Porto, adottando frattanto le necessarie misure.....”.

Alla luce di quanto testé riportato, è chiaro la presenza dell’equipaggio a bordo è regolamentata dal Codice della Navigazione il quale, demanda all’Autorità Marittima locale il compito di stabilire (art. 317) – nel rispetto della Legge – la composizione qualitativa e numerica della “forza minima dell’equipaggio”. Si dà il caso che l’Autorità Marittima dei Porti), con Ordinanze hanno inteso disciplinare la sosta delle navi in porto; inopinatamente le stesse Autorità, a parziale modifica della stessa nel porto di Ischia ha emesso l’Ordinanza n 09/2010, che così recita:

- **Articolo 9 punto 10.4: “...assicurare la presenza a bordo dell’unità delle seguenti aliquote minime dell’equipaggio entro 10 min. da ogni esigenza riscontrata dallo stesso comando e/o manifestata dall’Autorità Marittima”**
- **Articolo 9 punto 3: “...Ciascuna società armatrice delle unità tipo Ro/Ro scalanti il Porto di Ischia dovrà garantire durante ogni periodo di sosta, anche non operativa, delle unità sociali, la costante presenza in banchina in prossimità del luogo di ormeggio di personale immediatamente reperibile telefonicamente e via radio su canale 13 VHF, in numero sufficiente.....”**

Nel merito delle suddette disposizioni, nel mentre non si ha evidenza se sia o meno “..assicurata la costante presenza in banchina in prossimità del luogo di ormeggio di personale immediatamente reperibile...” così come disposto e se esista apposito Registro in Capitaneria di Porto, lo scrivente ritiene far rilevare che:

- **stante l’ampiezza territoriale dell’isola d’Ischia, il traffico caotico – in specie nel periodo media alta stagione turistica – nonché la probabile dislocazione della quota equipaggio in reperibilità, residente nei vari Comuni dell’isola, sorge il ragionevole dubbio – se non la certezza – che non appare possibile adempiere al rispetto dell’obbligo di reperibilità;**
- **in linea di principio, un Ordinanza deve essere emessa solamente in presenza di vuoti normativi e/o “ordinare” appunto prescrizioni aggiuntive alle disposizioni di Legge. Viceversa, nel caso di specie, essendo la materia già ampiamente regolata dal Codice di Navigazione e relativo Regolamento come su esposto, è parere che la materia non possa essere gestita con una Ordinanza di parte (n° 09/2010), in violazione delle norme di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.**

Per converso, rientrando nel tema dell’affaticamento degli equipaggi, si è potuto rilevare che su alcune navi dell’armamento privato, per esigenze tecniche ovvero di tenere taluni servizi e macchinari in moto anche durante la sosta notturna, dal contenuto dei Giornali Nautici di bordo, laddove recitano “..*Fine giornata lavorativa....Continua guardia.*”)parrebbe emergere che venga svolto un servizio di guardia in prosieguo del servizio giornaliero di navigazione, **da parte di alcuni componenti l’equipaggio** che ha già svolto e talvolta superato il tetto massimo di ore lavorative giornaliera, così come dai Decreti Legislativi 271/99 - 108/2005 e DPR 324/2001. **Pare ovvio far rilevare – come nel caso di specie – che le navi traghetto dell’armamento privato di cui trattasi, per scelta dell’Armatore ed al fine di ridurre i costi di esercizio, non detengono il Certificato di Tecnica Sanitaria, significando che gli alloggi e cucine di bordo sono inibite all’equipaggio. Di conseguenza, l’eventuale servizio di guardia notturna dovrebbe essere svolto da personale diverso e aggiuntivo di quello che ha esercito il servizio giornaliero di navigazione: laddove**

viene impiegato in prosieguo notturno parte dello stesso equipaggio che ha già superato le 14 ore giornaliere, si violano le Leggi e si provoca affaticamento degli stessi con grave pregiudizio della salvaguardia della Sicurezza della Navigazione e della Vita Umana in Mare.

REGISTRO ORARIO DI LAVORO A BORDO – ART. 172 bis COD. NAV.:

In prosieguo di un antico impegno sindacale – continuano a pervenire allo scrivente ulteriori segnalazioni (in forma diretta, anonime, telefoniche, via posta, ecc.), riguardanti comunque l'affaticamento degli equipaggi e violazioni delle Leggi preposte. In ordine di tempo, è pervenuto un “nuovo modello di alcune Compagnie di navigazione” di Registro Orario di Lavoro relativo alle compagnie pubbliche di navigazione operante a livello Nazionale, con una a dir poco “strana” dicitura stampigliata di traverso al foglio , che così recita:

“Deroga CCNL ai sensi dell’art. 11/8 Dlgs 271/99 e dell’art. 3/7 Dlgs 108/05”

Poiché non risulta allo scrivente che ad oggi il Ministero abbia rilasciato “autorizzazioni in deroga all’orario di lavoro” e dal momento che lo scrivente medesimo ha esigenza di tutelare interessi soggettivi in materia che potrebbero essere pregiudicati da questi e/o altri tentativi ritenuti ipoteticamente contro legge, vogliono le SS. LL. II., in assenza di regolari autorizzazioni, compiere ogni atto di competenza al fine di:

1. chiarire in ogni aspetto e nelle sedi opportune la “validazione” o meno dell’eventuale processo;
2. verificare se sia stato posto in essere e da chi (privato o Pubblico Ufficiale che sia , atteso la vidimazione necessaria) un eventuale falso ideologico, così come sanzionato dal Codice Penale, e compiere ogni atto di competenza conseguente;
3. comunicare in forma ufficiale (diritto alla difesa di interessi legittimi e soggettivi) allo scrivente l’esistenza o meno di autorizzazione da parte del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture a derogare l’orario di lavoro, atteso la riserva di ricorrere alla Procura della Repubblica, onde perseguire l’eventuale abuso. **Infatti, nella veste di utente non vi è alcuna carenza di interesse a perseguire – laddove accertate – violazioni che inficiassero la Sicurezza della Navigazione e della Salvaguardia della Vita Umana in mare;**
4. tenere conto che, nel valutare se la constatazione dell’esistenza di una violazione delle proprie direttive e danno ai lavoratori, **la Corte di Giustizia Europea, con Sentenza C-243/09, osserva che “Il superamento della durata media massima di lavoro settimanale....costituisce in quanto tale, una violazione di suddetta disposizione, senza che sia necessario dimostrare altresì l’esistenza di un danno specifico”.**

Ad ogni modo, si tenga conto che la scritta ***“Deroga CCNL ai sensi dell’art. 11/8 Dlgs 271/99 e dell’art. 3/7 Dlgs 108/05”*** in assenza di autorizzazione ministeriale risulterebbe “abusiva” e potrebbe configurarsi, in ipotesi, un reato di “falso ideologico” e “frode di cui al Codice Penale. **Infatti, l’abusiva apposizione del timbro potrebbe trarre in inganno il Pubblico Ufficiale incaricato delle visite ispettive** il quale, pur rilevando la effettuazione di un orario di lavoro superiore al consentito, potrebbe essere indotto in errore, con grave pregiudizio della incolumità dell’equipaggio e della Salvaguardia della Sicurezza e della Vita Umana in Mare.

In ordine ad una ipotetica applicazione fraudolenta dell’art. 172 bis del C.d.N. sui mezzi veloci e catamarani operanti a livello Nazionale, - di cui però non sono state fornite le necessarie evidenze – secondo cui per aggirare l’ostacolo del limite dei turni giornalieri di lavoro degli equipaggi previsti dalle normative in epigrafe, vi sarebbe un uso distorto dell’art. 172 bis. Secondo queste

insistenti "voci", l'equipaggio che inizierebbe il lavoro alle ore 06.00 su un determinato catamarano di linea, verrebbe fatto smontare alle ore 14.00 e rimontare in prosieguo su altro mezzo veloce fino alle 20 della sera, di modo che ai singoli controlli delle Autorità sui singoli mezzi nautici, non si evidenziano affaticamento degli equipaggi, risultando di aver lavorato "solamente" 8 ore giornaliere. Un uso distorto e di difficile controllo di verifica. **Pertanto**, atteso gli strumenti a disposizione, **vorranno le SS.LL.II. disporre le necessarie ispezioni e controlli incrociati dei nominativi dei marittimi a "ruolo" sui vari scafi.** Laddove si dovessero riscontrare eventuali abusi, procedere conseguentemente onde perseguire gli eventuali responsabili degli stessi. Una parte di responsabilità di quanto sopra evidenziata al medico competente il quale atteso le sue competenze scientifico- professionale, oltre a collaborare con il datore di lavoro nella individuazione dei rischi presenti in ogni singola attività produttiva, il Medico Competente è tenuto anche a dare indirizzo nella scelta di metodi organizzativi, di tempo e di luogo di lavoro in sicurezza. **Ne deriva che al "Medico Competente" non poteva e non doveva sfuggire l'incidenza di una così dilatata ampiezza dell'arco lavorativo e cui sono sottoposti il personale navigante delle varie Società di Navigazione. Inoltre, la presenza di surmenage lavorativa sulle varie Compagnie di navigazione avrebbe dovuto comportare l'attivazione del Servizio di prevenzione e protezione a bordo di cui agli artt.12 e 13 del Dlgs. n.271/99 in ordine al contenuto di cui all'art. 14, comma 1) lettera d) e cioè " eventuale variazioni, rispetto alle normali condizioni di esercizio delle unità, delle situazioni di esposizione del lavoratore a fattori di rischio, con particolare riferimento all'organizzazione del lavoro a bordo", con la revisione del Documento sulla Valutazione dei Rischi. Infine, le tabelle Minime definitive, rilasciate dall'Autorità Marittima, peraltro in assenza di idonei presupposti, evidenziano violazione e falsa applicazione dei contenuti di legge. Con una tabella minima di sicurezza non si riesce a gestire alcuna sicurezza a bordo delle navi Traghetto Ro-Ro pax, specialmente nella fase di Emergenza generale e Abbandono nave, anche in relazione al numero di passeggeri, presenza P.M.R., numero dei Punti di Riunione, numero e tipologia di mezzi di Salvataggio in dotazione; fermo restante l'insufficienza numerica delle preesistenti Tabelle Minime di Sicurezza- e stante la presenza di palese affaticamento dell'equipaggio e la necessità di far fronte ai servizi istituzionali e alberghieri offerti ai passeggeri (ASSISTENZA P.M.R. -persone a mobilità ridotta- gestione bar, saloni, pulizia degli stessi, pulizia W.C.; Il comportamento da parte del responsabile delle Capitanerie di Porto nel rilasciare la Tabella Minima di Sicurezza, costituisce grave inadempienza, i cui rischi si ripercuotono sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare; I responsabili delle Capitanerie di Porto, nel momento in cui hanno approvato le dette tabelle di sicurezza, si sono assunto il rischio legato alla probabilità del verificarsi di un evento imprudente e dannoso. Nella tale ipotesi ne deriva una loro diretta responsabilità.**

A integrazione di tutto quanto sopra riportato in riferimento agli estenuanti turni di lavoro degli equipaggi e della disapplicazione delle Normative di riferimento compreso le Tabelle di Armamento, si ritiene evidenziare che lo scrivente ha denunciate le stesse cose nelle sedi opportune in tempi diversi. Sarebbe opportuno nominare una commissione esterna formata da esperti che non fanno parte delle Autorità (RINA- Capitaneria di Porto - ASL - Sanità Marittima) e che hanno avuto una esperienza diretta su queste tipologie di navi.

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

La segreteria generale D.r.s.a) Marittimi
Gennaro Bottiglieri
Marittimi

