



SCHEDA RIASSUNTIVA ISTANZA

DATA	24 MARZO 2009	PROTOCOLLO N°	1010/2009/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	AFFATICAMENTO, TABELLE DI ARMAMENTO E D.LVO 108		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO BERLUSCONI	26 MARZO 2009
MINISTRO DEL LAVORO SACCONI	26 MARZO 2009

LAVORAZIONE:

- In data 01 giugno 2009 in riferimento sinistro del Florio abbiamo scritto nuovamente con nostra prot 2028/2009/PR
- In data 09 luglio 2009 con DICA 0009808-3.15.1 la Presidenza del Consiglio sollecita Ministero dei Trasporti e del Lavoro a darci una risposta
- In data 20 agosto 2009 prot 0033626 ci risponde per il Ministero il dottor IAFOLLA

DATA	21 SETTEMBRE 2009	PROTOCOLLO N°	2038/2009/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	AFFATICAMENTO, TABELLE DI ARMAMENTO E D.LVO 108		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
DOTTOR IAFOLLA (MINISTERO DEI TRASPORTI)	23 SETTEMBRE 2009
DOTT.SSA GARGANO (PRESIDENZA DEL CONSIGLIO)	24 SETTEMBRE 2009

•

DATA	14 APRILE 2010	PROTOCOLLO N°	2120/2010/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	ORE DI RIPOSO E AFFATICAMENTO/STRESS LAVORATORI MARITTIMI		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
MINISTRO DEL LAVORO SACCONI	19/04/2010
MINISTRO TRASPORTI MATTEOLI	19/04/2010
E, per conoscenza	
Presidente della CONFITARMA	20/04/2010
Comandante CP Ammiraglio Pollastrini	17/04/2010

- **LAVORAZIONE:**

26 aprile 2010 ricevuto FAX alle ore 19.22 dal Comando Generale della Capitaneria di Porto, Reparto VI Ufficio IV Personale Marittimo – firmato C.A. (CP) Francesco CARPINTERI

DATA	27 APRILE 2010	PROTOCOLLO N°	2035/2010/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TABELLE DI ARMAMENTO , AFFATICAMENTO E ORE DI LAVORO		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
C.A. (CP) Francesco CARPINTERI	30 aprile 2010

LAVORAZIONE:

- Nessun riscontro

DATA	28 MAGGIO 2010	PROTOCOLLO N°	2138/2010/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TABELLE DI ARMAMENTO		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
Comandante CP Ammiraglio Pollastrini	03 giugno 2010
C.A. (CP) Francesco CARPINTERI	03 giugno 2010

LAVORAZIONE:

- Non avendo ricevuto riscontri alla raccomandata precedente, abbiamo scritto nuovamente per avere aggiornamenti
-

DATA	05 LUGLIO 2010	PROTOCOLLO N°	2053/2010/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TABELLE DI ARMAMENTO		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
Comandante CP Ammiraglio Loli	

LAVORAZIONE:

-

DATA	07 OTTOBRE 2010	PROTOCOLLO N°	3013/2010/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TABELLE DI ARMAMENTO		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
Comandante CP Ammiraglio Loli	14 ottobre 2010

DATA	11 OTTOBRE 2010	PROTOCOLLO N°	3014/2010/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TABELLE DI ARMAMENTO		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
Comandante CP Ammiraglio Brusco	14 ottobre 2010

- **19 gennaio 2011 prot 005763-20/01/2011** arrivato riscontro dell'Ammiraglio Brusco

Egregio
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Senatore Altero MATTEOLI
Ministero Infrastrutture e Trasporti
Viale dell'Arte 16
00144 - Roma

Egregio
Ministro del Lavoro, Salute e Politiche Sociali
Senatore Maurizio SACCONI
Ministero del Lavoro, Salute e Politiche Sociali
Via Veneto, n° 56
00187 - Roma

Roma, 24 marzo 2009

Protocollo n° 1010/2009/PR



Oggetto: **Affaticamento, Tabelle di armamento e Decreto Legislativo 27 maggio 2005, n. 108.**

Il Decreto Legislativo 27 maggio 2005, n. 108 che stabilisce l'organizzazione dell'orario di lavoro della Gente di Mare (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n 145 del 24 giugno 2005), seppur nell'insieme potrebbe essere una buona norma, nella realtà di bordo non può essere attualmente messo in pratica.

Il problema fondamentale nasce dalla totale indifferenza da parte di Stato, Organizzazioni Sindacali Confederali e armatori di voler applicare con coscienza e serietà l'articolo 6 di codesto decreto. Questo articolo dice chiaramente che le tabelle di armamento DEVONO essere definite in relazione all'orario di lavoro in modo tale da EVITARE o ridurre al minimo orari eccessivi di lavoro.

L'orario di lavoro in base all'articolo 3 impone:

il numero massimo 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 7 giorni

ovvero

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

- 1) 10 ore su un periodo di 24
- 2) 77 ore su un periodo di 7 giorni

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.

Senza ora prendere in considerazione un caso estremo, ma volendo solo dimostrare che una ordinaria settimana di lavoro a bordo di una nave RoRo di 29119 TSL con 25 persone di equipaggio non può seguire quanto stabilito da questo decreto, analizziamo le tabelle in allegato. Per semplificare abbiamo preso in considerazione la sezione coperta, ma basta cambiare le qualifiche lo stesso si avrà per la sezione macchina (navi non IAQ). Ecco il risultato

- Primo Ufficiale di Coperta/Marinaio/allievo lavoreranno 87 ore settimanali
- Secondo Ufficiale di Coperta/Marinaio lavoreranno 86 ore settimanali
- Terzo Ufficiale di Coperta/Marinaio lavoreranno 88 ore settimanali, ma a loro causa manovre non sono garantite le sei ore di riposo consecutive.

Si consideri che le ore di straordinario vista la mole lavorativa non possono essere diminuite a sole 2 ore giornaliere, ne verrebbe meno la sicurezza. Per rientrare in quelle 72 ore settimanali considerando che 56 sono di lavoro ordinario (8ore al giorno) si dovrebbero fare poco più di 2 ore di straordinario al giorno, non fare esercitazioni (previste da legge), non fare manutenzioni e sperare che le manovre entrata/uscita porto non siano frequenti.

Sulla carta questo decreto è perfetto, se non dovessimo fare molti lavori in poche persone, con ritmi di carico/scarico incessanti, manovre, manutenzioni, sicurezza, esercitazioni ect. Ect.

Come detto abbiamo preso in considerazione una settimana normale di lavoro, senza imprevisti. Pensate, o meglio prendete le tabelle in allegato e simulate cosa accadrebbe se 2 ufficiali o marinai avessero una semplice intossicazione alimentare!

Non solo, non abbiamo preso in considerazione la ISPS Code (International Ship & Port Facility Security Code), che per essere applicata alla lettera chiederebbe altro personale.

La tecnologia ci ha messo a disposizione automatismi, semplificato sicuramente il lavoro, ma questa tecnologia non è infallibile. E' stata usata per giustificare la diminuzione di personale a bordo (un costo per gli armatori). **Questa riduzione di personale ha però diminuito la sicurezza, pensate che basterebbero 2 emergenze a bordo e non basterebbe il personale per fronteggiarle.** Ha aumentato lo stress, l'affaticamento, diminuito i rapporti sociali, poiché prendete quelle tabelle in allegato e noterete che per 4 o più mesi il rapporto umano è limitato a pochissime persone (i due che fanno il turno insieme).

A tabella MINIMA d'armamento corrisponde una MINIMA qualità di sicurezza a bordo.

Questi nuovi mezzi tecnologici dovevano diminuire l'affaticamento, lo stress, aumentare la sicurezza ma qualcuno ha pensato che potessero sostituire l'uomo. Con l'avvento del GMDSS si è tolta la figura del marconista, ma nessuno ha pensato che quando accade un sinistro oggi manca una figura che gestiva le comunicazioni. Come detto prima bastano 2 emergenze e tutto innesca una catena micidiale di eventi, che fino ad oggi **solo grazie alla elevata capacità e professionalità dei marittimi è stata arginata.** Ora che avete questi dati, quando ascolterete è stato un "errore umano" ragionate sul perché si arriva a commettere eventuali errori, e soprattutto se questi siano realmente errori o risultati del pensare sempre al "minimo" e non a garantire la massima sicurezza.

Le tabelle di armamento sono d'importanza fondamentale. Quando avete chiesto pareri su queste, avete evitato di chiedere anche al SDM Sindacato dei Marittimi, cosa che non ci sorprende minimamente. Abbiamo letto alcuni documenti, alcuni interessanti, ma per poter rendere attuabile il decreto 108/2005, aumentare la sicurezza, **SI DEVE AUMENTARE IN MODO CONSIDEREOLE IL NUMERO DEI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO**, altrimenti sono solo chiacchiere, non è una persona in più che cambia il tutto.

Avete fatto una pubblica consultazione, le varie sigle da Voi chiamate in causa hanno avanzato loro analisi, suggerimenti e proposte tutte serie e dettagliate anche se non risolutive.

I tre sindacati confederali CGIL/CISL/UIL congiuntamente vi hanno scritto testuali parole:

".....le tabelle contrattualmente sino ad oggi definite non potranno in alcun modo essere sostituite o modificate dalle formulande nuove tabelle di sicurezza ed una eventuale modifica potrà avvenire soltanto attraverso un accordo sindacale"

E' chiaro che se avete avviato tale procedura si è consapevoli che tali tabelle scaturite da passati accordi mostrano problemi, chissà chi le firmò!! Cerchiamo ora di essere celeri a rimediare a questo problema. A parole sembrate tutti d'accordo, quindi dov'è il problema?

Riteniamo che sia ora che quando accadono sinistri o incidenti anche i marittimi comincino a fare denunce e non subire loro giudizi come *"ha commesso un errore"* o peggio *"i marittimi sono impreparati"*. Se si è impreparati sarà giusto punire chi ha responsabilità e non era in grado di farsene carico, **ma qualora si parlerà di errore umano o evento, allora si dovrà vedere se c'erano tutte le prerogative per evitarlo.**

In allegato troverete un report del MAIB "Report on the investigation of the grounding of *Antari*" che non abbiamo certo preso a caso. Questo report ha spinto anche il sindacato inglese dei marittimi NautilusUK a scrivere al loro Ministro dei Trasporti per chiedere la tutela e azioni atte a diminuire l'affaticamento a bordo delle navi. Inoltre troverete copia di un articolo pubblicato dal Lloyd's List *"UK to take stronger line on seafarer fatigue"* dove il Ministro inglese sembra aver preso in considerazione il problema. Questo per dire che la situazione è seria, e non ci si può più permettere di perdere altro tempo.

Mentre l'idea diffusa per stabilire le tabelle di armamento è partire dalla grandezza della neve, dal tipo, dalle traversate o da quanto sia automatizzata, secondo noi di SDM si dovrebbe stabilire il tutto partendo da una domanda: **quante persone di equipaggio occorrono per affrontare in totale sicurezza più emergenze simultanee?** Rispondendo a questa domanda automaticamente le tabelle aumenteranno il numero di membri di equipaggio, permettendo al bordo di applicare il decreto sull'orario di lavoro, diminuendo l'affaticamento e lo stress e aumentando la sicurezza sia preventiva che in caso di intervento operativo. La sicurezza ha un costo, ogni azione atta a diminuire tale spesa, diminuisce la sicurezza. Chi fa le leggi non deve pensare a diminuire i costi inerenti la sicurezza a carico delle aziende/compagnie, ma a fare di tutto per salvaguardare la vita umana, e in mare anche ad altri aspetti importanti vedi ambiente (in alcuni casi un sinistro è anche inquinamento).

Con l'occasione ci auguriamo che nel contempo abbiate dato riscontro al documento che vi ha inviato la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che vi inseriamo in allegato. (ci riferiamo al Ministero dei Trasporti)

Per motivi di trasparenza, la presente verrà resa pubblica sul sito web www.sindacatomarittimi.eu nonché divulgata tramite mezzi di comunicazione a disposizione del sindacato.

In attesa di riscontro, ed auspicando una futura collaborazione, porgiamo distinti saluti.

Allegato: 1 CD CARD con allegati in versione pdf.

Presidente Sindacato dei Marittimi
Ufficiale di Navigazione
Mauro MARINO



Sindacato dei Marittimi

Labour Union of Maritime

SETTIMANA LAVORATIVA DEL PRIMO UFFICIALE DI COPERTA/MARINAIO E CADETTO

ORARIO DI LAVORO

08 - 12 ORE DI STRAORDINARIO
12 - 13 PAUSA PRANZO
13 - 16 RIPOSO
16 - 20 TURNO DI LAVORO
20 - 04 RIPOSO
04 - 08 TURNO DI LAVORO

NAVIGAZIONE

24 - 04 riposo	04 - 08 turno di lavoro	08 - 12 straordinario	12-16 pranzo e riposo	16 - 20 turno di lavoro	20 - 24 riposo	Riposo	Lavoro
4h riposo	4h lavoro	4h straordinario	4 h riposo	4h lavoro	1h cena + 3 riposo	12	12

NAVIGAZIONE CON ARRIVO IN PORTO

24 - 02 Riposo	02 - 08 manovra + turno	08 - 10 riposo	10-12 straordinario	12 - 16 pranzo + riposo	16 - 20 lavoro	20 - 24 cena + rip	Riposo	Lavoro
2h riposo	2h manovra + 4h lavoro	2h ore riposo	2h ora di straordinario	4h riposo	4 h lavoro	1h cena +3h riposo	12	12

PARTENZA DAL PORTO E NAVIGAZIONE

24 - 03 riposo	03 - 08 manovra + turno	08 - 11 straordinario	11 - 15 riposo	15 - 20 straord + turno	20 - 24 riposo	Riposo	Lavoro
3h riposo	5h manovra + turno	3h di straordinario	1h ora pranzo + 3 riposo	1h straord + 4 turno	1h cena + 3 riposo	11	13

NAVIGAZIONE

24 - 04 riposo	04 - 08 turno di lavoro	08 - 12 straordinario	12 -15 pranzo	15 - 20 esercitazione + turno	20-24 riposo	Riposo	Lavoro
4h riposo	4h lavoro	4h straordinario	1h pranzo + 2h riposo	1h esercitazione + 4h lavoro	1h cena + 3 riposo	11	13

NAVIGAZIONE

24 - 04 riposo	04 - 08 turno di lavoro	08 - 12 straordinario	12-16 pranzo e riposo	16 - 20 turno di lavoro	20 - 24 riposo	Riposo	Lavoro
4h riposo	4h lavoro	4h straordinario	4 h riposo	4h lavoro	1h cena + 3 riposo	12	12

ARRIVO PORTO

24 - 04 riposo	04 - 08 turno con manovra	08 - 12 straordinario	12 -16 riposo	16 -20 turno	20-24 riposo	Riposo	Lavoro
4h riposo	4h lavoro e manovra	4h ore straordinario	1h pranzo + 3 riposo	4h lavoro	1h cena + 3riposo	12	12

SOSTA IN PORTO

24 - 04 riposo	04 - 08 turno di lavoro	08 - 12 straordinario	12 -15 pranzo	15 - 20 esercitazione + turno	20-24 riposo	Riposo	Lavoro
4h riposo	4h lavoro	4h straordinario	1h pranzo + 2h riposo	1h esercitazione + 4h lavoro	1h cena + 3 riposo	11	13

Orario regolare, senza variabili o imprevisti.

87 ore



Sindacato dei Marittimi

Labour Union of Maritime

SETTIMANA LAVORATIVA DEL SECONDO UFFICIALE DI COPERTA/MARINAIO

ORARIO DI LAVORO

09 - 11 ore di straordinario
11 - 12 pausa pranzo
12 - 16 lavoro o coperta o gestione operazioni commerciali Marinaio turno vedetta o movimentazione merce
16 - 18 ore straordinario
24 - 04 lavoro o coperta o gestione operazioni commerciali Marinaio turno vedetta o movimentazione merce

NAVIGAZIONE

24 - 04 turno di lavoro	04 - 09 riposo	09 - 11 straordinario	11 - 12 pranzo	12 - 16 turno di lavoro	16 - 18 straordinario	18 - 24 riposo	Riposo	Lavoro
4h lavoro	5h di riposo	2h di straordinario	1h riposo	4h lavoro	2h di straordinario	6h di riposo	12	12

NAVIGAZIONE CON ARRIVO IN PORTO

24 - 04 turno di lavoro	04 - 09 riposo	09 - 11 straordinario	11 - 12 pranzo	12 - 16 turno di lavoro	16 - 18 straordinario	18 - 24 riposo	Riposo	Lavoro
4h lavoro + manovra	5h di riposo	2h di straordinario	1h riposo	4h lavoro	2h di straordinario	6h di riposo	12	12

PARTENZA DAL PORTO E NAVIGAZIONE

24 - 05 turno di lavoro	05 - 09 riposo	09 - 11 straordinario	11 - 12 pranzo	12 - 16 turno di lavoro	16 - 18 straordinario	18 - 24 riposo	Riposo	Lavoro
5h lavoro + manovra	4h riposo	2h di straordinario	1h riposo	4h lavoro	2h di straordinario	6h di riposo	11	13

NAVIGAZIONE

24 - 04 turno di lavoro	04 - 09 riposo	09 - 11 straordinario	11 - 12 pranzo	12 - 16 turno di lavoro	16 - 18 straordinario	18 - 24 riposo	Riposo	Riposo
4h lavoro	5h di riposo	2h di straordinario	1h riposo	4h lavoro	2h di straordinario + eserc	6h di riposo + cena	12	12

NAVIGAZIONE

24 - 04 turno di lavoro	04 - 09 riposo	09 - 11 straordinario	11 - 12 pranzo	12 - 16 turno di lavoro	16 - 18 straordinario	18 - 24 riposo	Riposo	Riposo
4h lavoro	5h di riposo	2h di straordinario	1h riposo	4h lavoro	2h di straordinario	6h di riposo + cena	12	12

ARRIVO PORTO

24 - 07 turno di lavoro	07 - 12 riposo	12 - 19 turno di lavoro	19 - 24 riposo				Riposo	Riposo
7h lavoro + manovra	4h riposo + pranzo	4h lavoro + 3 straord	1h cena + 6h riposo				11	13

SOSTA IN PORTO

24 - 04 turno di lavoro	04 - 09 riposo	09 - 11 straordinario	11 - 12 pranzo	12 - 16 turno di lavoro	16 - 18 straordinario	18 - 24 riposo	Riposo	Riposo
4h lavoro	5h di riposo	2h di straordinario	1h riposo	4h lavoro	2h di straordinario	6h di riposo + cena	12	12

86 ore



Sindacato dei Marittimi

Labour Union of Maritime

SETTIMANA LAVORATIVA DI UN TERZO UFFICIALE DI COPERTA E MARINAIO

ORARIO DI LAVORO

08-12 lavoro o coperta o gestione operazioni commerciali Marinaio turno vedetta o movimentazione merce

12-13 pausa pranzo

13-17 straordinari per gestione incarichi specifici del grado (farmacia/cartografia/pubblicazioni/pianificazioni viaggio ect). Marinaio lavori manutenzione varia nave

17-20 riposo e cena

20-24 lavoro o coperta o gestione operazioni commerciali Marinaio turno vedetta o movimentazione merce

NAVIGAZIONE

24 -8 ore riposo consecutive	08-12 turno di lavoro	12 - 13 pausa pranzo	13 -17 straordinario	17-20 riposo con cena	20-24 turno di lavoro	Riposo	Lavoro
8h riposo	4h lavoro	1h riposo	4 h straordinario	3h riposo	4h lavoro	12	12

Orario regolare, senza variabili o imprevisti

NAVIGAZIONE CON ARRIVO IN PORTO

24 - 02 riposo	02-04 manovra	04-08 riposo	08 - 12 turno porto	12-14 pranzo + rip	14-17 straordinario	17-20 riposo con cena	20-24 turno porto	Riposo	Lavoro
2h riposo	2h manovra	4h ore riposo	4 h di lavoro porto	2 h pranzo / rip	3h straordinario	3h riposo	4h lavoro porto	11	13

In questo caso, semplicemente con arrivo in un porto, già non sono più garantite 6 ore continuative di riposo Si rientra nel calcolo ore lavoro, ma non si riesce a garantire l'attuazione del D.Lgs 108/2005

PARTENZA DAL PORTO E NAVIGAZIONE

24 - 03 riposo	03 - 05 manovra	05 - 08 riposo	08 - 12 turno navigazione	12-13 pranzo	13-17 stra	17-20 riposo con cena	20-24 turno navigazione	Riposo	Lavoro
3h riposo	2h manovra	3h ore riposo	4 h di lavoro	1 h pranzo	4h straord	3h riposo	4h lavoro	10	14

Anche in questo caso non sono garantite le 6 ore riposo consecutive. Si rientra nel calcolo ore lavoro, ma non si riesce a garantire l'attuazione del D.Lgs 108/2005

NAVIGAZIONE

24 -8 ore riposo consecutive	08-12 turno di lavoro	12 - 13 pausa pranzo	13 -17 straordinario + esercitazione	17-20 riposo con cena	20-24 turno di lavoro	Riposo	Lavoro
8h riposo	4h lavoro	1h riposo	4 h straordinario	3h riposo	4h lavoro	12	12

Orario regolare, senza variabili o imprevisti. Notare si è prevista esercitazione nelle sue ore di straordinario

NAVIGAZIONE

24 -8 ore riposo consecutive	08-12 turno di lavoro	12 - 13 pausa pranzo	13 -17 straordinario	17-20 riposo con cena	20-24 turno di lavoro	Riposo	Lavoro
8h riposo	4h lavoro	1h riposo	4 h straordinario	3h riposo	4h lavoro	12	12

Orario regolare, senza variabili o imprevisti.

ARRIVO PORTO

24 -5 ore riposo consecutive	05-07 manovra	07 - 08	08-12 turno porto	12-14 pranzo+rip	14-17 straord	17-20 rip + cena	20 -24 turno in porto	Riposo	Lavoro
5h riposo	2h manovra	1h riposo	4 h lavoro	2h riposo	3h straord	3h rip	4h lavoro	11	13

Anche in questo caso non sono garantite le 6 ore riposo consecutive. Si rientra nel calcolo ore lavoro, ma non si riesce a garantire l'attuazione del D.Lgs 108/2005

SOSTA IN PORTO

24 -8 ore riposo consecutive	08-12 turno di lavoro Porto	12 - 13 pausa pranzo	13 -17 straordinario + esercitazione	17-20 riposo con cena	20-24 turno di lavoro Porto	Riposo	Lavoro
8h riposo	4h lavoro	1h riposo	4 h straordinario	3h riposo	4h lavoro	12	12

Orario regolare, senza variabili o imprevisti.

Questa è una settimana normalissima di lavoro di un terzo ufficiale di coperta e marinaio. Le ore consecutive di riposo non sono state rispettate, poiché alla manovra devono essere obbligatoriamente presenti. Le ore di straordinario non possono essere inferiori, poiché il terzo ha mansioni di gestione cartografia, farmacia di bordo, pratiche arrivo partenza porto e pianificazione viaggio. Inoltre nei giorni di maggiore impegno si sono diminuite tali ore a 3h. Non solo le ore settimanali totali sono di 88 ore, cioè 16 ore di più di quelle stabilite dal D.lgs in questione. Per seguire alla lettera la norma occorrerebbe diminuire a solo 2 le ore di straordinario, ma per chi fa questo mestiere sa che risulta molto difficile farlo nella realtà. Per farlo si dovrebbe non fare alcuni lavori andando però a diminuire la sicurezza. La cartografia, le pubblicazioni DEVONO essere tenute in un certo modo, devono essere sempre aggiornate, ci sono documenti SMS da tenere anche essi sempre aggiornati. C'è la gestione della farmacia di bordo. La stazione GMDSS che non essendoci più il marconista è ricaduta su gli ufficiali di coperta. Preparare documenti partenza/arrivo porti. Pianificare o modificare il viaggio. Il marinaio d'altro canto deve svolgere i lavori di manutenzione della nave.



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 01/06/2009
Prot. 2028/2009/PR



Egregio
Presidente del Consiglio
On. Silvio Berlusconi
Piazza Colonna, n° 370
00187 - ROMA

Egregio
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Senatore Altero MATTEOLI
Piazzale di Porta Pia, n° 1
00198 - ROMA

Egregio
Ministro del Lavoro, Salute e Politiche Sociali
Senatore Maurizio SACCONI
Via Veneto, n° 56
00187 - ROMA

Oggetto: **Affaticamento, tabelle di armamento e decreto Leg.vo 108/05.**

Con la presente, visto il recente caso che ha coinvolto la nave traghetto Florio, **sollecitiamo** i Ministri in indirizzo a prendere atto della nostra prot. 1010/2009/PR del 24 marzo 2009 (in allegato) relativa all'affaticamento a bordo causato dalla mancanza di adeguate "tabelle di armamento" e non applicabilità del decreto legislativo del 27 maggio 2005, n° 108. Tabelle di armamento minime portano a meno sicurezza, difficoltà gestione emergenze più affaticamento e aumento delle possibilità di errore umano.

Come avevamo già scritto "*bastano 2 emergenze e tutto innesca una catena micidiale di eventi, **che fino ad oggi solo grazie alla elevata capacità e professionalità dei marittimi è stata arginata***", vi basta quanto accaduto, per prenderci in seria considerazione? Cosa dobbiamo aspettare, di contare morti?

Se ci fosse stato più personale era possibile avere regolari ronde, a controllo del carico e con molta probabilità l'incendio sarebbe stato preso in tempo prima che arrivasse ad un punto di non ritorno. Si avrebbe avuto più personale per gestire l'abbandono nave.

Non intervenire equivale a mettere a rischio altre vite umane, ed è un folle gioco che è sfidare la sorte.

Il mare insegna e lo fa a prezzi altissimi. Tutte le volte che lo ha fatto, si sono contate vite umane, almeno interveniamo in ciò che si può, in ciò che è in nostro "potere".



Ora tutti, anche quelli che in passato hanno criticato la professionalità dei lavoratori marittimi, ne elogiano invece la preparazione, il sangue freddo nell'affrontare situazioni molto difficili, ma l'obiettività impone anche di affermare che fortunatamente tutto è andato bene. I passeggeri forse, anzi sicuramente, hanno ben gestito anche loro il panico vedendo la capacità dei nostri colleghi. C'era presenza di altra nave relativamente vicina, i soccorsi sono potuti giungere velocemente. Le condizioni meteo non particolari. Se tutto questo non ci fosse stato oggi le notizie avrebbero avuto altro contenuto. **Chi oggi rilascia dichiarazioni gongolando, lo avremmo dovuto portare in tribunale.**

Quanto ancora la sola alta preparazione e professionalità di noi lavoratori marittimi, riuscirà ad arginare questa situazione?

Quanto è avvenuto è anche risposta a quanti poco tempo fa sostenevano che il marittimo era una categoria da riqualificare, giustificazione per costituire centri di formazione e apertura di corsi IFTS per lo stivale. E' la risposta a chi ha calpestato con decreti l'importanza del valore dell'esperienza. E' la risposta a chi con decreto (21/01/2008 pubblicato in Gazzetta Ufficiale n° 50 del 28/02/08*), ha richiamato TUTTI i lavoratori marittimi che avevano già acquisito la certificazione MAMS (marittimo abilitato per i mezzi di salvataggio) a sostenere ulteriore prova presso le CP per avere riconosciuto quanto avevano già acquisito. Sia chiaro SDM non è contro quel decreto, ma contro la sua retroattività. (farete l'esame anche ai colleghi del Florio? A momenti l'esame lo facevano in mondo visione).

La presente la inviamo anche al Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi cosicché prenda visione del lavoro che SDM Sindacato dei Marittimi sta portando avanti, seppur nella totale indifferenza dei suoi Ministri.

La presente verrà pubblicata nel nostro sito www.sindacatomarittimi.eu e diffusa tramite i nostri mezzi d'informazione. Con l'occasione porgiamo cordiali saluti.

Il Presidente del SDM

Ufficiale di Navigazione

Mauro MARINO



Mauro Marino

**si pensi che dopo un anno, il Ministero dei Trasporti con una circolare, lo correggeva poiché si è accorto che chi lo aveva scritto non sapeva neanche la differenza dei documenti di bordo, tra una nave mercantile e una del diporto, nell'esattezza su cosa fosse il giornale Nautico parte II. Nel diporto, non essendo prevista la tenuta di tale documento nessuno avrebbe potuto fare la prova d'esame per conseguire la certificazione MAMS. Una mancanza gravissima, che per risolverla ha richiesto un anno e molte proteste dei lavoratori del diporto (circolare datata 11 gennaio 2009).*

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office

via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)

Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587

www.sindacatomarittimi.eu



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

Roma, _____ *20* _____

SEGRETERIATO GENERALE
DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO AMMINISTRATIVO
Ufficio concertazione amministrativa e monitoraggio
Servizio infrastrutture, attività produttive, ambiente, territorio,
attività culturali e tutela dei diritti della persona

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DICA 0009808-3.15.1

del 09/07/2009



4065723

OGGETTO

MINISTERO INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI

Gabinetto del Ministro
Piazzale Porta Pia, 1
00198 R O M A

MINISTERO LAVORO, SALUTE E
POLITICHE SOCIALI

Gabinetto del Ministro
Via V. Veneto, 56
00187 R O M A

e, p. c.

SINDACATO DEI MARITTIMI

Via dei Conciatori, 7
00154 R O M A

(Rif. nota prot. 2028/2009/PR del 01/06/2009)

Affaticamento, tabelle di armamento e D. Lgs. n. 108/2005.

Si fa riferimento alla nota sopra richiamata del Sindacato in indirizzo che legge per conoscenza.

Al riguardo, si pregano codesti Ministeri di voler fornire elementi di chiarimento sull'applicazione della normativa in oggetto.

Si sarà grati di un cortese, sollecito riscontro.

IL COORDINATORE DELL'UFFICIO
(Cons. Anna GARGANO)

lelet

h



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

IL CAPO DI GABINETTO

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB

REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0033626-20/08/2009-USCITA

Sua - L. L. ...

In riferimento alla Vostra nota relativa all'affaticamento a bordo causato dalla mancanza di adeguate tabelle di armamento, rendo noto che questo Dicastero ha seguito, presso l'IMO, i lavori di revisione dei criteri per la determinazione delle suddette tabelle; revisione che, tra l'altro, ha l'obiettivo di tener conto in primis del fattore "fatica" nella determinazione della tabella stessa.

A tal fine, presso la Direzione Generale competente è stata avviata la procedura di pubblica consultazione che, oltre ad essere stata inviata a tutte le Organizzazioni datoriali e sindacali più rappresentative, è stata pubblicata sul sito del Ministero.

Va precisato, che sono pervenute e sono state prese in considerazione osservazioni e commenti anche da parte di soggetti che non erano stati, ufficialmente, interessati dalla suddetta procedura.

Per quanto concerne l'orario di lavoro, si fa presente che i parametri seguiti sono quelli indicati dal Decreto Legislativo 27 maggio 2005 n. 108 e che il rispetto degli orari e dell'applicazione degli stessi è garantita dalla vigilanza dell'Autorità Marittima periferica.

L'occasione è gradita per porgerVi cordiali saluti.

d'ordine del Ministro
Il Capo di Gabinetto
Cons. Claudio IAFOLLA

Sindacato dei Marittimi
Sede Operativa
Via dei Conciatori 7,
00154 ROMA



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 21 settembre 2009
Prot. 2038/2009/PR



Capo Gabinetto del Ministro
Dottor Claudio IAFOLLA
Piazzale Porta Pia, n° 1
00198 – ROMA

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Segretariato Generale Dip. Coord. Amm.vo
Servizio Attività socio-assistenziali, culturali e tutela
dei diritti della persona
Dott.ssa Anna GARGANO
Piazza Colonna, n° 370
00187 - ROMA

Oggetto: **Affaticamento, tabelle di armamento e D. Lgs. N. 108/2005**

Con la presente ringraziamo il Dottor Claudio IAFOLLA per la cortese risposta, e per correttezza informiamo la Presidenza del Consiglio di questo riscontro del Ministero dei Trasporti a nostra nota.

Leggendola non possiamo fare a meno di augurarci per il momento che effettivamente i "lavori in corso" relativi alla revisione dei criteri per la determinazione delle tabelle di armamento, porti a risultati soddisfacenti, poiché queste saranno direttamente collegate alle cause scatenanti di errori umani nei vari rapporti che seguiranno futuri sinistri marittimi, e perdite di vite umane e danni ambientali.

Conosciamo molto bene l'argomento, e a prova basta anche rileggere la nostra prot.1010/2009/PR del 24 marzo 2009, dove noi stessi parlavamo della pubblica consultazione avviata all'epoca dalla Direzione Generale competente, e definivamo il D. Lgs. 108/2005 nell'insieme una buona norma, ma non praticabile nella realtà di bordo.

A prova di questa nostra segnalazione, allegammo tabelle di una normale settimana lavorativa a bordo di una nave, senza utilizzare esempi estremi. Dalle tabelle si evince che tale D. Lgs. non può essere onorato nel pieno di quanto stabilisce.

Non solo, facevamo presente come il malanno di un solo membro di bordo, comprometterebbe tutto il normale svolgimento di lavoro dei singoli, rendendo il D. Lgs. non applicabile per nessun membro dell'equipaggio.

Per mostrarvi che conosciamo bene tutto l'insieme delle norme, vi aggiungiamo anche quanto stabilito da CCNL:

"Qualora risultasse mancante alcuno dei marittimi (Ufficiali, Allievi Ufficiali, Sottufficiali e Comuni) previsto dalla tabella di armamento, il Comandante regolerà il servizio in modo che il personale non abbia a superare le normali otto ore di lavoro"

Come si fa anche a rispettare eventualmente questa altra regola, se mancano le persone per organizzare il lavoro?

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



Poiché secondo noi il lavoratore è in posizione di netto squilibrio se rapportato al datore di lavoro e le normative scaricano su di esso piena responsabilità qualora qualcosa va male sollevando invece chi redige le tabelle minime di armamento, il decreto 108/2005 **dovrebbe sollevare il Comandante da eventuali responsabilità ad esso non imputabili, in quanto l'unica che deve avere è il non partire con meno personale di quanto lo Stato e le Organizzazioni Sindacali più rappresentative hanno stabilito**, essendo questi i veri e unici responsabili se il "minimo" non garantisce la sicurezza sotto tutti i punti di vista. Questo per evitare uno spiacevole ed eventuale problema, qualora causa tabelle "troppo minime" per la mancanza anche temporanea di un membro dell'equipaggio, il comando di bordo sia costretto a violare Codice della Navigazione, D.Lgs 108/2005 e CCNL. Se infatti tali violazioni portano poi a sinistri, gli unici a pagare saremmo noi lavoratori, e nello specifico il Comandante, quando invece le responsabilità sarebbero da cercare altrove, ed esattamente tra chi ha stabilito i **criteri minimi**, e non tra chi li ha subito e vi ha cercato di lavorare legalmente. Soprattutto, consentiteci, quando chi decide è stato preventivamente avvisato delle varie lacune.

Per questo proponiamo la modifica degli articoli 5 e 9 del D.Lgs 108/2005, sollevando il Comandante da responsabilità a lui non imputabili. Esempio: se io Comandante arrivo a bordo e prendo visione delle tabelle di armamento, che mi stabiliscono che l'equipaggio debba essere composto da minimo 25 persone, io devo controllare solo questo aspetto (e questa è la mia responsabilità). Se durante la navigazione, un Ufficiale o marinaio si ammala e quindi io devo infrangere le normative per forza maggiore, non è accettabile che rischi in base all'articolo 9 addirittura l'arresto. Anche qui poi potremmo fare altra polemica, l'armatore rischia sempre e solo sanzioni!, mentre chi ha stabilito criteri minimi non è neanche menzionato. Cominciamo a caricare **TUTTI** delle proprie responsabilità, secondo noi già questo cambierebbe le decisioni di chi stabilisce criteri minimi.

Se prendiamo il Codice della Navigazione articolo 1221 è stabilito quanto segue: *"L'armatore o il comandante della nave, che non osserva le norme del regolamento e le disposizioni dell'autorità competente **sulla composizione e forza minima dell'equipaggio**, è punito con la sanzione amministrativa da euro*" ed è giusto. Il Comandante come detto deve controllare prima di prendere il comando che le tabelle minime siano rispettate, non si può punirlo poi se per colpe non sue non può per logica empirica rispettare le normative relative all'orario di lavoro per mancanza di personale.

Ci auguriamo che capiate che non stiamo facendo polemiche, ma vi stiamo portando a conoscenza delle problematiche. Se volevamo fare polemica, prendevamo il CCNL fischietti e bandierine e andavamo in piazza.

A noi non interessa dimostrare se è vero o no, che nel nostro settore i sindacati firmatari dei CCNL siano anche i più rappresentativi, tuttavia ci preoccupa questa loro frase *" le tabelle contrattualmente sino ad oggi definite non potranno in alcun modo essere sostituite o modificate dalle formulande nuove tabelle di sicurezza ed una eventuale modifica potrà avvenire soltanto attraverso un accordo sindacale"* Ci preoccupa perché il sindacato secondo noi deve in queste fasi portare a conoscenza a chi deve stabilire delle norme quanti più dati possibili, e non esercitare pressioni.

Tuttavia se in Italia questa è la realtà la accettiamo, purché chi oggi si arroga con tanta forza l'onere di decidere per una intera categoria, se ne prenda poi totale responsabilità,

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



insieme allo Stato che legifera con loro consenso o peggio permesso. RESPONSABILITA' LEGALE. Lo diciamo perché ci auguriamo che alla prossima "morte bianca" la solita scena ipocrita, di scioperi o dichiarazioni come "le leggi ci sono mancano i controlli" e via dicendo con accuse reciproche, non si ripetano. E' un pensiero generico e non indirizzato a qualcuno in particolare (in questo momento).

Leggendo ultimamente le dichiarazioni dell'armatore del rimorchiatore Buccaneer (quello sequestrato dai pirati) ci ha colpiti questa dichiarazione:

"La nuova pirateria? Un disastro. Un disastro a livello finanziario, perché la gente non ci vuole andare, su certe rotte, nonostante le assicurazioni ufficiali. Devi aumentare il personale, le paghe, e i turni di guardia I costi per noi sono stati altri: quattro mesi di stipendi a persone prigioniere, la nave ferma"

Capirete che leggendo questo, c'è poco da essere ottimisti, se l'equipaggio è ritenuto un COSTO anche durante una vicenda drammatica. E' difficile credere che le tabelle d'armamento verranno rivedute radicalmente, se si legge che neanche per transitare in aree rischiose si vuole aumentare il personale. Nell'altra istanza non a caso noi parlammo anche della ISPS Code, e ora aggiungiamo anche problema pirateria, poiché questi fenomeni vanno ad incidere anche sulle tabelle d'armamento e quindi orari di lavoro e affaticamento.

Crediamo che sia giunto il tempo della globalizzazione delle responsabilità, e continueremo a lavorare perché a pagare non siano sempre i SOLI lavoratori marittimi.

In ultima proposta, crediamo che per iniziare questa responsabilizzazione sia giusto rendere pubblica la lista dei nomi delle persone (non le sigle) che decideranno le nuove tabelle di armamento, perché tutti sappiano i nomi dei responsabili che prenderanno decisioni in merito. Questi dovranno rispondere in futuro di eventuali mancanze della normativa che imporranno e ciò che essa potrebbe produrre.

L'attività di SDM Sindacato dei Marittimi è sempre pubblica ed è on line nel nostro sito internet. Essendo pubblica è soggetta a pubblico giudizio.

Con l'occasione porgiamo cordiali saluti

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino





Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 14 aprile 2010
Prot. 2120/2010/PR



RACCOMANDATA A.R.

Egregio
Ministro del Lavoro, Salute e Politiche Sociali
Senatore Maurizio SACCONI
Via Veneto, n° 56
00187 – ROMA

Egregio
Ministro delle Infrastrutture e Trasporti
Senatore Altero Matteoli
Piazza di Porta Pia n° 1
00198 - ROMA

e, per conoscenza:

Egregio
Presidente della CONFITARMA
Dottor Paolo d'Amico
P.zza S.S. Apostoli n° 66
00187 - ROMA

Egregio
Comandante Generale
Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Raimondo POLLASTRINI
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto -
Guardia Costiera
Viale dell'Arte, 16
00144 - ROMA

Oggetto: **Ore di riposo e affaticamento/stress lavoratori marittimi**

Riferimenti:

nostra protocollo 1010/2009/PR del 24 marzo 2009
nostra protocollo 2028/2009/PR del 01 giugno 2009

Egredi Ministri

a più di un anno dalla nostra prima nota, torniamo a scrivere in merito ad un problema che sembra tutti vogliono trattare ma poi nessuno affronta. Se ne parla dal primo libro bianco sulla politica europea datato 2001, se ne parla nella famosa Convenzione ILO del 2006 eppure in 9 anni non si registrano ancora risultati o normative che seriamente tentino di risolvere il problema.

Noi ne parliamo in Italia dal 2007, abbiamo chiesto nuovamente durante la Second High Level Stakeholder conference on the Future of Transport che venga inserito nella politica europea fino al 2020 visto che non si è fatto niente dal 2001.

Nel 2006 uno studio dava questo quadro:

- Un marinaio su quattro ha detto che era caduto addormentato mentre teneva una guardia

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



- Quasi il 50% della gente di mare che ha partecipato allo studio ha riferito settimane di lavoro pari o superiore a 85 ore
- Circa la metà ha detto che le ore di lavoro erano aumentate negli ultimi 10 anni, nonostante i nuovi regolamenti destinati a combattere la stanchezza
- Quasi il 50% della gente di mare censita, considera che le ore di lavoro eccessive presentano un pericolo per la loro sicurezza personale
- Circa il 37% ha detto che a volte le ore di lavoro eccessive diventano un pericolo per le operazioni sicure della loro nave

Per quanto riguarda la tenuta dei record a bordo, i registri delle rest hours, lo studio evidenzia come questi siano falsificati e questa condotta mina la sicurezza a bordo e la salute. Attenzione sono studi condotti da Università per conto della ITF (di cui fa parte la CISL per l'Italia). Noi di SDM conosciamo questa realtà da lavoratori.

Nel 2009, vi inviammo delle tabelle che mostravano chiaramente come le attuali tabelle di armamento non possano consentire di seguire quanto stabilito nel decreto legislativo 27 maggio 2005 n.108 e non solo. Infatti non si può neanche garantire quanto stabilito nel Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per i marittimi, nello specifico *"Qualora risultasse mancante alcuno dei marittimi (Ufficiali, Allievi Ufficiali, Sottufficiali e Comuni) previsto dalla tabella di armamento, il Comandante regolerà il servizio in modo che il personale non abbia a superare le normali otto ore di lavoro"*.

Vi vorremmo far riflettere su questo. Uno studio ha stabilito che una veglia forzata di 17 ore porta ad una diminuzione in termini di prestazioni equivalenti ad un tasso alcolico di 0,5 mg/ml valore limite legale per guidare. Lo Stato italiano vuole abbassare tale valore limite per guidare a 0,2 ma sembra poco attento all'effetto dell'affaticamento a bordo delle navi. Insomma per lo Stato italiano in questo stato fisico puoi governare una nave ma non guidare una automobile!

Visto che a tutti piace poi sfoggiare la conoscenza della STCW cosa dice questa? Orientativamente nella sezione B-VII/2 parte 5 allegato 5 prevede un max di 0.08% di alcolemia e vieta il consumo di alcol nelle 4 ore precedenti la guardia.

Dov'è la stranezza. Che gli armatori per questo sono anche arrivati a vietare l'alcol a bordo, ma parallelamente pur sapendo che una veglia forzata di 17 ore equivale a un tasso alcolico dello 0.5% mg/ml non rivedono le tabelle d'armamento, i sindacati tacciono lo Stato ci dice tutto bene, però poi ai sinistri marittimi si parla di errore umano, chissà cosa lo provoca!

A questa domanda rispondete di solito che l'errore umano dipende dalla poca formazione degli equipaggi, ma anche qui poi segue paradosso. I paesi terzi puntano a corsi di formazioni universitari (laurea) in Italia festeggiamo corsi post diploma.

Noi proponemmo di aumentare il personale a bordo, seguendo criteri diversi dagli attuali, cioè coinvolgendo anche gli ingegneri navali e specialisti in sicurezza, per formare numericamente un equipaggio che potesse affrontare più emergenze simultanee, e alla Commissione Europea abbiamo proposto anche l'introduzione del comandante in seconda. CERTO NOI FACCIAMO AUMENTARE I COSTI PER LE COMPAGNIE quindi meglio non prendere in considerazione queste proposte.

Abbiamo anche detto che le Capitanerie di Porto possono facilmente tramite brogliacci di bordo, trovare anomalie nei registri delle ore di lavoro e riposo, intervenendo non punendo il marittimo vittima di questo sistema, ma punendo l'armatore. Non è una azione punitiva, ma per responsabilizzare. Proponemmo di sollevare il Comandante dalle responsabilità dovute a mancanza di personale visto che le tabelle minime non consentono di seguire la legge e contrattazioni.

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



Infatti a parole tutti sono d'accordo che occorre rivedere queste tabelle, la realtà mostra 9 anni di sole belle intenzioni.

Ora molti marittimi italiani ci scrivono questa domanda che noi giriamo a Voi, che siete i soli che potete dare loro risposta. Cosa chiedono:

mentre voi di SDM Sindacato dei Marittimi avanzate proposte al Governo italiano e presso il gruppo di lavoro in Commissione Europea, cosa sta facendo invece il gruppo di lavoro presso il Ministero dei Trasporti? Li siedono Capitaneria di Porto, Confitarma, sindacati confederali, Collegio Capitani, varie associazioni di categoria, nautici, ministeri quanto ci vuole a rivedere queste tabelle visto anche il fatto che sono tutti d'accordo nel rivederle? Perché tirano sempre in ballo l'IMO, se poi si scopre che questo e l'Unione Europea chiedono agli Stati di muoversi?

Certo, se consideriamo Libro Bianco politica europea del 2001, Convenzione ILO 2006, procedura pubblica consultazione presso la Direzione Generale del Ministero Trasporti e gruppo di lavoro costituito per risolvere tali problematiche e tutto è fermo, non c'è da stupirsi se ora i lavoratori pongono domande e pretendono fatti.

A chi non lo sa, noi di SDM Sindacato dei Marittimi abbiamo fatto parte del gruppo di lavoro in Commissione Europea (chiamati da loro) e non in questo ministeriale, quindi mentre il nostro lavoro è pubblico come le nostre proposte, ora i lavoratori marittimi vogliono avere informazioni su come procede il lavoro italiano di questo gruppo, e hanno chiesto (delegato) noi di porvi la loro domanda.

Noi come rendiamo pubblico nostro lavoro, garantiremo che faremo altrettanto delle Vostre eventuali risposte.

A noi interessano i risultati, e in questo caso parliamo di sicurezza e salvaguardia di vite umane. Abbiamo avanzato nostre proposte, offerto dati utili anche se scomodi, se vogliamo anche denunciato una certa realtà e su questo i lavoratori ci giudicano e ci danno oggi loro fiducia. Ora si aspettano, pretendono soluzioni da chi rivendica o vanta sempre i propri "poteri rappresentativi" o l'essere presente in tutti i tavoli ect ect. E chiedono a noi di seguire questi lavori poiché loro impegnati per la maggior parte del tempo a bordo, da dove non vedono cambiamenti.

Uno dei nostri obiettivi era proprio far nascere questa volontà nei lavoratori, che iniziano finalmente a pretendere azioni concrete, e capire chi ha responsabilità in merito.

Certi della cortese risposta, porgiamo cordiali saluti

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino



Roma, 26.04.2010
P.D.C. 06 45489243

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

Comando Generale
del Corpo delle Capitanerie di Porto

Reparto VI - Ufficio IV
(Personale Marittimo)

INDIRIZZO TELEGRAFICO MARICOGECAP

<p>M TRA CGCP Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto</p> <p>REGISTRO UFFICIALE Prot. 40378 - USCITA 06.05.01</p>
--

Al **SDM - Sindacato dei Marittimi**
Via dei Conciliatori, 7
00154 - ROMA

c.a. Ufficiale di Navigazione
Mauro MARINO - Presidente

ARGOMENTO: Gruppo di Lavoro per il Personale Marittimo.

(Spazio riservato
a protocolli, visti
e decretazioni)

Riferimento nota n. 2120/2010/PR del 14 aprile 2010.

Si informa che con decreto dirigenziale n. 649 del 25 giugno 2009, del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto è stato costituito un Gruppo di Lavoro per lo studio e l'aggiornamento della normativa in materia di personale marittimo in armonia con le vigenti convenzioni internazionali, oltre che per le analisi delle problematiche relative alla formazione professionale marittima ed ogni altro aspetto di interesse per la sicurezza della navigazione.

In tale gruppo di lavoro furono inseriti, in un primo momento, i soggetti che a vario titolo avevano contatti con questo Comando Generale e successivamente ulteriori soggetti che nel tempo ne hanno fatto esplicita richiesta; tra questi il sindacato FEDERMAR, l'associazione armatoriale ACAP e l'associazione dei formatori marittimi ANIFORMAR.

Dai contenuti della nota in riferimento sembrerebbe che codesto sindacato SDM sia interessato alla partecipazione al predetto Gruppo di Lavoro anche se solo ai fini dell'elaborazione di una circolare sulle tabelle d'armamento che, al momento, non è stata ancora portata all'attenzione del Gruppo di Lavoro. Per quanto sopra, si prega di voler confermare l'interesse a partecipare alle riunioni del predetto organismo consultivo e ad eventualmente farne parte in maniera stabile.

Laddove fosse gradito la S.V. è invitata a partecipare alla riunione del Gruppo di Lavoro Personale Marittimo, che si terrà mercoledì **28 aprile 2010**, alle ore 10.00, presso la sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - VI Reparto, ubicata in Viale Antonio Ciamarra, 139 - Torre A - 6° piano - (zona Cinecittà est.), con all'ordine del giorno i seguenti argomenti:

1. Revisione abilitazioni professionali di cui al D.M. 30.11.2007;
2. Varie ed eventuali.

IL CAPO REPARTO
C.A. (CP) Francesco CARPINTERI





Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 27 aprile 2010
Prot. 2035/2010/PR



RACCOMANDATA

Comando Generale del Corpo Capitanerie di Porto
Reparto VI – Ufficio IV (Personale Marittimo)
Capo Reparto **C.A. (CP) Francesco CARPINTERI**
Viale dell'Arte n° 16
00144 - **ROMA**

Oggetto: **TABELLE ARMAMENTO, AFFATICAMENTO, ORE DI LAVORO**

Riferimento Vs protocollo 40378 del 26/04/2010

Egregio C.A. (CP) Francesco CARPINTERI,
probabilmente nella nostra nota prot. n° 2120/2010/PR del 14 aprile 2010 non siamo stati molto chiari, o si è frainteso quanto da noi esposto. Non vogliamo far parte del gruppo di lavoro, se era questo l'obiettivo lo chiedevamo come fatto da altri. Non far parte di questo gruppo non è invalidante per la nostra attività, che tratta tutti i problemi di noi marittimi.

La nostra nota, di tre pagine, nasce soprattutto sulla base del D.P.R. 3 dicembre 2008, n.211 nel quale **la determinazione delle Tabelle di Armamento è affidata al Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Reparto VI**. Dal decreto dirigenziale n.649 del 25 giugno 2009, nel quale la CP decide di avvalersi di un gruppo di lavoro è chiara la presenza di Confitarma e dei sindacati confederali, cioè coloro che più di altri incidono sulla determinazione delle Tabelle di Armamento.

La nostra nota chiede semplicemente a chi ha un determinato compito, a che punto siamo con le tabelle d'armamento dopo tutti questi anni (2001 – 2010), a prescindere dal gruppo di lavoro. Possiamo anche dire che ci ha indirettamente risposto, affermando che tutto è fermo.

Dobbiamo prendere quindi atto che di Tabelle di Armamento non si parla ancora, e considerando cosa l'affaticamento sta generando non ci sembra di essere nella posizione di permetterci il lusso di aspettare oltre. Si può continuare a dire dopo ogni sinistro che è colpa della preparazione di noi marittimi, ma questo è solo non voler affrontare la realtà, visto anche che poi con 500 ore di allineamento si può fare l'allievo ufficiale! Per il decreto 30/11/2007 si ebbe fretta non giustificabile (*non dite spinte internazionali*), per altri argomenti invece c'è totale immobilità, seppur a parole tutti sono d'accordo.

Sempre in riferimento al D.M. 30/11/2007 il SDM fu l'unico che avanzò all'epoca critiche e proposte per sfruttare l'occasione per un decreto soddisfacente. Non fummo presi in considerazione, fummo derisi, qualcuno disse che non eravamo marittimi, altri che paventavamo rischi inesistenti. Addirittura un Dirigente Ministeriale in una telefonata non ci risparmiò critiche al di là della nostra attività. Sarà, rispettiamo ogni giudizio, ma il 28 aprile 2010 leggiamo che state ancora parlando di questo decreto è questo che oggi i lavoratori giudicano.

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



Siamo certi che Lei personalmente nell'ordine del giorno alla voce varie ed eventuali farà sua nostra richiesta, chiedendo di affrontare al più presto possibile questo argomento Tabelle d'Armamento. Visto che si parla di sicurezza, vite umane e ambiente farete qualche incontro in più per fare nuove regole entro la fine dell'anno. La nostra proposta è scritta, pubblica e on line, ora chi ha responsabilità dirette deve agire, e sarà giudicato questa volta direttamente dai lavoratori, anche grazie a questa iniziativa della CP che toglie alibi a tutti. Noi possiamo fare proposte, e poco importa se queste le inviamo per scritto o le leggiamo ad un tavolo (anzi, lo scritto rimane). Quando tratterete le tabelle d'armamento 2/3 della nostra nota sono proposte e segnalazioni su come si potrebbe agire.

Il D.P.R. 3 dicembre 2008, n.211 ha affidato al Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Reparto VI questo compito. La CP ha deciso di avvalersi di un gruppo di lavoro (e secondo noi è libero di chiamare chi vuole, come tutti siamo liberi di avanzare però proposte anche senza stare in tale gruppo), ma rimane il fatto che la parola finale è di chi ha ricevuto l'incarico.

Con l'occasione la ringraziamo dell'invito ma non parteciperemo a queste riunioni, **ma offriamo nostra piena disponibilità a pubblicare su nostri siti i verbali ufficiali di queste, che concorderà con noi sono di interesse per i lavoratori marittimi.** Nel pieno della nostra autonomia Vi invieremo nostre proposte qualora i lavoratori intendano avanzarle. Come nostro modo di lavorare rendiamo pubblica tutta l'attività, quindi compreso anche questo scambio, lasciando a tutti libertà di dare propri giudizi e critiche.

Porgiamo cordiali saluti


Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 28 maggio 2010
Prot. 2138/2010/PR



Raccomandata A.R.

Egregio
Comandante Generale
Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Raimondo POLLASTRINI
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia
Costiera
Viale dell'Arte, 16
00144 - ROMA

Comando Generale del Corpo Capitanerie di Porto
Reparto VI – Ufficio IV (Personale Marittimo)
Capo Reparto **C.A. (CP) Francesco CARPINTERI**
Viale dell'Arte n° 16
00144 - ROMA

Oggetto: **TABELLE DI ARMAMENTO**

Rif. Nostra protocollo 2120/2010/PR del 14 aprile 2010
Rif. Nostra protocollo 2035/2010/PR del 27 aprile 2010 (allegata copia per Amm. Pollastrini)

Egregio Ammiraglio Ispettore Capo Raimondo Pollastrini, Egregio CA (CP) Francesco CARPINTERI,

come richiesto dai nostri colleghi torniamo a scrivere per avere informazioni in merito all'inizio dei lavori del gruppo di lavoro ministeriale relativo alle tabelle d'armamento. Nelle nostre due note abbiamo presentato delle proposte, ma soprattutto abbiamo chiesto al CA Carpinteri di inserire nella vostra ultima riunione questo argomento per i prossimi lavori. Avevamo anche dato nostra disposizione a rendere pubblici i verbali di riunione, in modo da tenere informati tutti i lavoratori marittimi, di cosa viene trattato e detto, spesso a loro nome e insaputa.

Non abbiamo avuto alcun riscontro, quindi vi chiediamo cortesemente di sapere se si è provveduto a mettere nella prossima Vostra riunione, nell'ordine del giorno, il problema tabelle di armamento.

Vorremo oggi usare le parole del CV (CP) Alberto DIAMANTINI, dette nel 2007:
"Ormai, lo sappiamo tutti, gli equipaggi sono ridotti all'osso, specie quelli delle navi che effettuano navigazioni brevi (Mediterraneo, Adriatico, Tirreno, etc) hanno Tabelle d'armamento, vi assicuro, a dir poco ridicole, a volte appena sufficienti a coprire gli incarichi nell'emergenza, proprio laddove, invece, me lo si lasci dire, se veramente si avesse a cuore la sicurezza del lavoro marittimo, sarebbe necessario aumentare gli equipaggi..." A noi, a differenza della platea che ascoltava, non deve assicurarcelo, lo sappiamo bene.

Il Capitano di Vascello ha usato la parola che più è corretta per descrivere la situazione, RIDICOLE. Ma non solo. E' importante soffermarci su questo concetto *"se veramente si avesse a cuore la sicurezza del lavoro marittimo ..."* che indica in modo preciso da cosa si dovrebbe partire per trattare seriamente e con coscienza il problema (e quindi con urgenza e non quasi un decennio 2001-2010).

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu – presidenza@pec.sindacatomarittimi.eu



Leggendo quanto detto da questo Capitano di Vascello dobbiamo dire che se moltissimi marittimi hanno ormai perso fiducia nella Capitaneria di Porto, fortunatamente questi interventi mostrano che si possa essere ancora ottimisti. Noi, stiamo proprio perché sappiamo il giudizio negativo che in questi ultimi anni si è avuto verso la CP, diffondendo tra i colleghi il testo di questo discorso, per mostrare loro che nello Stato c'è chi non nega le evidenze e come noi "lavora" per migliorare il settore.

C'è una scarica barile paradossale. Tutti concordi a parole a rivedere queste tabelle, nessuno vuole però agire. C'è chi dà la colpa alle Istituzioni, chi ai sindacati confederali e Confindustria poiché sono loro che le decidono attraverso ccnl e accordi tra le parti.

A noi tutta questa polemica francamente non interessa, anche perché bisogna fare ordine. L'IMO ha chiesto agli Stati di agire, e i CCNL o accordi devono prima di tutto rispettare le leggi e normative.

Le tabelle attuali permettono di rispettare e far rispettare le ore di riposo? Il vostro CV ha scritto *che a volte sono appena sufficienti a coprire gli incarichi nell'emergenza*. Sinistri e decessi per errori umani dovuti alla fatica e stress sono ampiamente dimostrati. Cosa serve ancora per agire?

Avremmo voluto dire siamo sicuri, invece dobbiamo augurarci, che alla prossima riunione del gruppo di lavoro, tali parole le faccia sue direttamente l'Ammiraglio Pollastrini, che intervenga per far sì che l'intero gruppo inizi un percorso veloce per rivedere tali tabelle. Ci auguriamo che tutto quello che verrà proposto da tale gruppo, o da associazioni come la nostra esterne al gruppo poi venga elaborato senza tenere conto di interessi armatoriali (detti costi) o sindacali o di singole sigle. Ma soprattutto che chi porrà l'ultima firma lo faccia ricordando di avere prima di tutto a cuore la sicurezza e la vita dei lavoratori marittimi.

Per concludere usiamo sempre le parole del C.V. (CP) DIAMANTINI:

Per addestrare il lavoratore marittimo a lavorare in sicurezza e per far sì che questi ponga la massima attenzione al lavoro stesso, primaria forma di prevenzione antinfortunistica, non dimentichiamoci che occorre, soprattutto, che gli si dia tempo sufficiente, serenità nel lavoro ed il dovuto riposo ! Senza questi ritengo che tutto il resto sia inutile!

Cordiali saluti

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office

via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)

Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587

www.sindacatomarittimi.eu – presidenza@pec.sindacatomarittimi.eu



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 5 luglio 2010
Prot. 2053/2010/PR

Raccomandata A.R.
N° 13987338273-1



Egregio
Comandante Generale
Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Ferdinando LOLLI
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto -
Guardia Costiera
Viale dell'Arte, 16
00144 - ROMA

Ill.mo Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Ferdinando LOLLI,
prima di tutto oltre alle congratulazioni per l'incarico affidatogli, che avrà ricevuto puntuali da molte persone, noi vogliamo augurarle e augurarci che la Capitaneria Di Porto sotto la sua guida sia punto di partenza per il cambiamento in meglio di questo settore lavorativo.

Da fine 2007 riceviamo molte mail di colleghi che ormai vedono la Capitaneria di Porto una sorta di nemico, al punto che molti hanno timori ogni qualvolta si devono recare presso una CP. Saprà bene che il passaggio a nuove normative vedi decreto 30/11/2007 hanno portato con se molti problemi. Noi come SDM Sindacato dei Marittimi nel 2007 cercammo di evitare questa situazione, ma nessuno ci ascoltò anzi fummo anche derisi.

Oggi Lei è chiamato a risolvere una situazione complessa. Occorre dimostrare ai marittimi che le CP sono autorità e non nemici. Occorre che tutte le CP d'Italia recepiscano le direttive senza interpretarle, poiché oggi alcune pratiche svolte positivamente presso una CP, non vengono eseguite in ugual maniera in altra. Il suo predecessore dovette prendere atto di questa situazione, ma poco fece. Ci auguriamo che Lei riesca in tale compito.

A noi però interessano i fatti, e non le polemiche. L'Ammiraglio Pollastrini ora non c'è più, c'è Lei, e con Lei vogliamo parlare.
In data 14 aprile 2010 con nostra nota protocollo 2120/2010/PR abbiamo chiesto di trattare e risolvere il problema Tabelle d'Armamento, in allegato le mettiamo nostro intero lavoro. La preghiamo di leggerlo, cosicché potrà ben giudicare ciò che diciamo e non la nostra sigla con preconcetti.

Avevamo chiesto all'Ammiraglio Pollastrini e C.A. Carpinteri di inserire nei lavori del gruppo di lavoro ministeriale l'argomento tabelle, e ci siamo resi disponibili di diffondere copia di vostri verbali di tali riunioni a tutti i marittimi. Capià, visto che si decide delle nostre vite, dovremmo sapere anche cosa viene detto a quei tavoli. Ad esempio, il nostro lavoro è tutto archiviato on line, disponibile al giudizio di tutti non solo marittimi.

Ecco che si ripete il grave errore della CP, NESSUNA RISPOSTA. Sia chiaro il C.A. Carpinteri poteva anche rispondere con un diniego totale, dicendo ai lavoratori che quanto discusso da tale gruppo non è loro interesse (certo posizione molto discutibile) o poteva rispondere che di tabelle se ne parla quando tale gruppo decida (anche qui posizione impopolare, ma possibile). Invece il silenzio. Ed è strano, perché da nostre fonti sappiamo che in data 7 luglio 2010 il gruppo di lavoro dovrebbe riunirsi per affrontare argomento tabelle, quindi la risposta poteva essere molto semplice.

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu – PEC presidenza@pec.sindacatomarittimi.eu



Capirà, che i lavoratori giudicano questi comportamenti in modo negativo, e chi dovrebbe essere visto garante e autorità perde tale credibilità.

Infatti le prime mail che seguono a questa situazione sono di forte dissenso verso chi presiede questo gruppo di lavoro, che sembra nascondere ciò che avviene.

Noi non giudichiamo, sono i comportamenti che vengono giudicati. Il gruppo di lavoro del quale non facciamo parte, poiché riteniamo che la CP debba prendere anche atto di proposte di associazioni esterne a tale gruppo, è comunque cosa seria. I lavoratori hanno DIRITTO di sapere le responsabilità di ogni appartenente al gruppo, e queste emergono da verbali ufficiali di tali incontri. Verbali redatti dall'autorità garante, cioè la CP.

A noi i lavoratori leggendo le nostre proposte ci hanno già giudicati, ora però devono sapere anche gli altri cosa stanno dicendo, che soluzioni vengono presentate e sapere alla fine quando si decideranno le nuove tabelle da chi realmente sono state compilate.

Lei concorderà con noi che quando si parla di tabelle d'armamento si parla di sicurezza, di vite umane e ambiente quindi le responsabilità di chi questa volta deciderà dovranno essere palesi. Ogni sinistro al banco degli imputati vanno sempre e solo i lavoratori. Giudicati impreparati, incapaci e via dicendo, ma MAI CHI FA LEGGI DISCUTIBILI. Questa cosa deve finire. I marittimi siano giudicati, ma con loro anche chi fa leggi, chi non controlla, chi non fa nulla per togliere l'affaticamento e stress da bordo delle navi mercantili. L'errore umano, e ci sono moltissimi rapporti internazionali, sono dovuti per lo più a due motivi: primo stress e affaticamento dovuti al numero minimo di lavoratori a bordo, e secondo la poca esperienza acquisita nei vari gradi.

Il Ministero dei Trasporti promuove questo mestiere dicendo ai giovani che a 30 anni si è al massimo della carriera. Esperti internazionali denunciano, che tale situazione venutasi a generare per contrastare in parte il crew shortage, sta causando molti sinistri.

Noi parliamo di vite umane per valore di queste come vite e non capitale. Non ci interessa che il contrastare l'affaticamento e stress comporta un "costo" per l'armamento, poiché l'unica soluzione è aumentare il personale. Il discorso tabelle è fermo solo per questo motivo, non ce ne sono altri. Quindi o si ha il coraggio di cambiare il valore di base, da capitale a valore di vita umana, o non si uscirà da questo tunnel.

Noi non fuggiamo le responsabilità, e se avrà pazienza di leggere gli allegati, noterà che vorremmo responsabilizzare anche chi le navi le progetta.

Non c'è responsabilità o colpa singola in questo problema, ma semmai compromesso comune, che blocca un processo di rinnovamento ormai indispensabile.

Le tabelle d'armamento dovrebbero essere compilate da chi progetta la nave, tenendo conto che sì, da una parte ci sono automatismi, ma da altra anche emergenze da affrontare in piena sicurezza. Si diceva in Marina Militare: prendete un problema, moltipicatelolo per due e dopo risolvetelo.

Si deve tenere conto non tanto il tipo di traversata, ma ad esempio il poter onorare sempre, anche nella situazione peggiore ogni normativa.

Fatto questo, le tabelle dovrebbero essere accettate dallo Stato, e rispettate dagli armatori. Al massimo si può consentire alla contrattazione di lavoro di aumentarle.

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office

via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)

Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587

www.sindacatomarittimi.eu – PEC presidenza@pec.sindacatomarittimi.eu



Ma il problema, non lo nascondiamo è altro. E' che gli armatori, non solo italiani, hanno oggi un potere derivante da politiche deboli. Non si vuole metter mani alle tabelle altrimenti questi cambiano bandiera, e nessuno se la sente di andare contro queste persone.

Questa è colpa dei lavoratori marittimi? Secondo noi no, ma da chi ha abituato l'armamento a questa sudditanza. A dirigenti ministeriali che si nascondono dietro il libero mercato, confondendolo con quello anarchico. Il libero mercato ha comunque leggi, basterebbe modificarle. Lei ci dirà, e voi che avete proposto? Noi chiedemmo al G8 quando si parlò di paradisi fiscali, di trattare le bandiere di convenienza come tali, non risolverà il problema totalmente ma sicuramente è un bel freno, basti vedere il lavoro della Guardia di Finanza in Veneto.

Per concludere ci auguriamo e le chiediamo di rendere obbligatori verbali delle riunioni del gruppo di lavoro e renderli pubblici. Le chiediamo di prendere in visione anche proposte di chi in quel tavolo non siede, anche perché se non dovere istituzionale, sicuramente è dovere morale.

Con l'occasione la invitiamo anche a visitare nostro sito internet, per rendersi conto di come lavoriamo. (www.sindacatomarittimi.eu) Il suo predecessore ci fece aprire il muro degli indifferenti, che vede nel sito, noi stiamo attendendo l'uomo che ci costringerà ad aprire quello dei benemeriti.

Cordiali saluti

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 7 ottobre 2010
Prot. 3013/2010/PR



Raccomandata A.R.
n° 13442077652-6

Egregio
Comandante Generale CP
Amm. Ispettore Capo (CP) Ferdinando LOLLI
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di
Porto – Guardia Costiera
Viale dell'Arte, n° 16
00144 - **ROMA**

Oggetto: **referimento nostra prot. 2035/2010/PR del 5 luglio 2010.-**

Ill.mo Ammiraglio Lolli,
amareggiati prendiamo atto del suo silenzio in merito nostra missiva del 5 luglio, e riteniamo che questo voglia dire che non avete intenzione di rendere pubblici verbali ufficiali delle riunioni del gruppo di lavoro ministeriale, dalla CP costituito e presieduto.

Capirà che il suo silenzio, e questa non volontà di trasparenza è recepita dai lavoratori in modo negativo, non solo da chi con noi iscritto, ma da moltissimi altri colleghi. E' complesso capire come mai non sia reso pubblico un verbale, di riunioni che servono a migliorare il settore marittimo, e che incideranno sulle vite dei lavoratori e loro famiglie.

Noi continuiamo a chiedere la pubblicazione di questi verbali, ma se proprio quanto trattato in quei tavoli è da ritenersi riservato seppur decide del destino lavorativo e della sicurezza di un intero settore, Le chiediamo a che punto è il lavoro in merito alla revisione delle tabelle d'armamento.

Molti si chiedono come mai una Autorità non dà riscontri a raccomandate ricevute da un sindacato, e chiaramente le loro risposte a questa situazione sono molto negative verso di voi. Per quanto ci riguarda, augurandoci che la gente erri nella valutazione, se questo silenzio è una sorta di "ostacolo" alla nostra sigla sindacale, crediamo che state commettendo un gravissimo errore. Non state danneggiando il SDM che invece mostrando coerenza è ricompensato con la fiducia dei lavoratori, ma viceversa state generando un problema molto serio, e cioè far perdere nei marittimi (cittadini italiani) la fiducia verso una Autorità che deve essere garante, e non vista o considerata "nemica".

Noi in fin dei conti abbiamo avanzato delle proposte per quanto riguarda tabelle d'armamento, affaticamento e stress. Abbiamo chiesto trasparenza sui lavori di un gruppo ministeriale, al fine che pubblicando i verbali, si poteva ricevere una partecipazione attiva dei lavoratori che potevano offrire loro valutazioni, oltre quelle dei tanti che rappresentano parte dei marittimi. Una partecipazione, che chi dice di lavorare per il bene comune, dovrebbe accettare a braccia aperte. Non vorremmo anche qui, dover dare ragione a quei cittadini che ci scrivono dicendo che temete una partecipazione democratica dei lavoratori, che probabilmente non è scontato siano concordi con quanto detto a quei tavoli. Certo è, che anche noi non sappiamo effettivamente dare un motivo a tanta riservatezza, se non pensando male, e come dice il detto popolare "pensar male è peccato, ma spesso si indovina".

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



Non volete accettare nostre proposte? Va bene, in fin dei conti ognuno compie il proprio lavoro, noi possiamo proporre, dare nostre valutazioni che nascono da esperienze dirette, poiché egregio Ammiraglio le vite in gioco sono prima di tutto le nostre. Fatto questo però la responsabilità passa ad altri, e questi ci auguriamo prendano la decisione migliore, poiché poi quando tornando a casa la sera ascoltano magari di sinistri in mare con perdite di vite umane, danni ambientali devastanti, ricordino però che potevano fare la differenza ascoltando tutte le proposte ricevute. La nostra coscienza è e sarà pulita, avremmo il rammarico di non essere riusciti magari a far capire determinati concetti, ma certamente il nostro lo stiamo facendo con serietà e massima responsabilità.

Quello che non permetteremo, è che il silenzio occulti i veri responsabili delle decisioni che incidono sui lavoratori. E' comodo scaricare tutte le responsabilità sui marittimi, fare norme che puniscano solo il comando, ma oggi i responsabili avranno nomi e volti. C'è chi sostiene che noi di SDM attacchiamo tutto e tutti, ma la realtà è solo una: noi diciamo chi sono i veri responsabili, quelli che decidono. Saremmo i primi ad elogiare eventuali meriti, ma denunceremo senza timori coloro che sbagliano, soprattutto quando questo parte da una indifferenza intollerabile in un paese di diritto e democratico.

Augurandole buon lavoro, le porgiamo cordiali saluti

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino

note

a questi link troverà video inerenti questo argomento

Tabelle Armamento: mistero ministeriale - <http://www.youtube.com/watch?v=9DTUlp57ND8>

Contro l'affaticamento dei lavoratori marittimi - <http://www.youtube.com/watch?v=hTP81vbmITl>

Seafarers: fight stress and fatigue on board - <http://www.youtube.com/watch?v=FIOWCX9nEmM>

Tutta l'istanza è inoltre pubblicata su diversi siti come ad esempio

- http://issuu.com/sdm2007/docs/tabelle_d_armamento_orario_lavoro
- <http://scr.bi/bSNsB7>

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



Nessuno di noi ha la pretesa o l'arroganza di pensare di essere custode delle verità assolute. Noi avremmo accettato, se pubblici, anche dinieghi motivati a quanto da noi proposto e/o affermato. Sia l'Amm. Pollastrini che Lolli, avrebbero potuto rispondere ad esempio che i verbali non li vogliono pubblicare, motivando la decisione chiaramente. Dovevamo accettare questa decisione, il problema invece è che non hanno dato alcun riscontro, e questo in un paese democratico e civile è inaccettabile e vergognoso.

Avrebbero potuto dire che gli equipaggi sono anche troppo numerosi, e che proporre un aumento sostanziale di personale e aggiungere una figura come il comandante in seconda è da folli. Potevano dire che non si possono responsabilizzare anche gli ingegneri navali. Potevano dire che le tabelle da noi prodotte che trova in allegato, dove si mostra una settimana lavorativa sono inesatte, chiaramente poi magari avremmo pubblicato documenti di bordo a nostra prova.

Tutte cose che potevano aprire un dibattito, il silenzio concorderà con noi serve invece all'opposto, a nascondere.

Sappiamo che in questo momento è sommerso dal lavoro, che un nuovo incarico comporta, ma La invitiamo a leggere il nostro lavoro, e solo dopo lo giudichi. Ci auguriamo che Lei avrà la volontà di darci una risposta. Ci dica che abbiamo scritto solo fandonie, oppure faccia sue le idee e proposte migliori, noi non vogliamo essere le prime donne, chi ci segue saprà riconoscere i nostri meriti, ma prenda una posizione.

C'è chi Le dirà che SDM è contro tutti, legga cosa abbiamo detto in una intervista, anche essa in allegato, e noterà che seppur la CP ci ha sempre isolati e ripagati con indifferenza, noi siamo sempre corretti e obiettivi, rispettando il Vostro ruolo. Quando si parla di sicurezza, anche se in quell'intervento era indirizzata ad un contesto fuori della nostra attività specifica sindacale, noi siamo sempre per aumentarla. Vi abbiamo riconosciuto senza alcuna esitazione i meriti per un lavoro che riteniamo ottimo, invitando il Governo a darvi strumenti per far ancor di più. NOI NON SIAMO CONTRO NESSUNO, NOI SIAMO PER AUMENTARE LA SICUREZZA, e lo facciamo con proposte libere da compromessi o sudditanze, è questo che da fastidio ad alcuni.

Abbiamo letto sul suo C.V. che ha avuto esperienze su navi mercantili, che si è occupato di ambiente marino e questo ci porta a sperare che Lei abbia una sensibilità diversa verso certe problematiche.

Certi di un suo cordiale riscontro, rinnovandoLe augurio di buon lavoro per l'incarico ricevuto, Le porgiamo distinti saluti

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

**Comando Generale del Corpo delle
Capitanerie di Porto**

REPARTO VI – UFFICIO 4°

Indirizzo telegrafico: MARICOGECAP

<p>M TRA CGCP Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto</p> <p>REGISTRO UFFICIALE Prot 005763-20/01/2011 -USCITA</p>
--

Al SDM – Sindacato dei Marittimi
Via dei Conciliatori, 7
00154 - ROMA

Argomento: Affaticamento dei lavoratori marittimi, Tabelle di armamento e Decreto legislativo 27 maggio 2005 n° 108

Riferimento foglio prot. 3014/2010/PR in data 11.10.2010.

In relazione alla nota in riferimento relativa all'argomento, si porta a conoscenza che in data 20 ottobre 2010 è stata emanata la circolare n° 001 avente per oggetto le linee guida per la determinazione delle tabelle minime di armamento, ai fini della sicurezza, del naviglio mercantile e da pesca nazionale, in attuazione della Risoluzione IMO A.890 (21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23).

La predetta circolare, risulta essere uno strumento organico avente lo scopo di fornire alle Capitanerie di Porto una direttiva unitaria, nel campo amministrativo, di valutazione dei criteri per la composizione delle nuove tabelle d'armamento per l'aggiornamento della normativa relativa all'argomento.

L'emanazione della circolare, pubblicata sul nostro sito istituzionale all'indirizzo <http://www.guardiacostiera.it/servizi/normatindex.cfm>, è l'atto finale di una complessa attività posta in essere da un "Gruppo di lavoro" appositamente costituito per lo studio e l'aggiornamento della normativa in materia di personale marittimo in armonia con le vigenti convenzioni internazionali, oltre che per le analisi delle problematiche relative alla formazione professionale marittima ed ogni altro aspetto di interesse per la sicurezza della navigazione.

In merito alle proposte avanzate da codesto Sindacato, si rappresenta che, nello specifico, con la predetta circolare sono stati dettati, agli uffici periferici, i criteri generali per la formazione delle tabelle provvisorie minime di sicurezza a bordo delle navi mercantili nonché, la rivisitazione delle tabelle rilasciate in passato, da completarsi entro il triennio 2011/2013, finalizzata alla verifica della consistenza del numero di equipaggio in relazione alle attività/emergenze che la nave potrà affrontare nel suo esercizio.

Lo scrivente ritiene, pertanto, che con le nuove direttive emanate possa essere colmata l'eventuale lacuna, oggetto di esposti, relativi alla sicurezza della nave e degli equipaggi.

Ad oggi, con l'emanazione della circolare in parola, si è conclusa la prima fase di lavoro e, per il momento, non è prevista l'attivazione di una seconda fase, che qualora dovesse essere programmata, vedrà lo scrivente considerare la proposta di estendere l'invito a partecipare al gruppo di lavoro anche ad ingegneri navali.

IL COMANDANTE GENERALE
Amm. Isp. Capo (CP) Marco BRUSCO

