
Shipping Italy

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Deroghe sugli imbarchi per i traghetti: Ministero e Capitaneria sbagliano norma

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 9th, 2022

È sempre più scivoloso il terreno su cui il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto hanno intrapreso il percorso per puntellare da un punto di vista normativo l'[autorizzazione](#) rilasciata per il momento a Grandi Navi Veloci a imbarcare personale sprovvisto del libretto di navigazione.

Il senatore Gregorio De Falco, che si era [interessato alla materia mostrandosi scettico](#), ha chiesto lumi al Mims e ieri ha pubblicato sulla sua pagina Facebook la risposta avuta da Maria Teresa Di Matteo, dirigente del Mims (il laticlavio dà ancora prerogative ormai precluse alla stampa), e la circolare diramata sul tema dal Comando Generale, a firma dell'ammiraglio Luigi Giardino.

Qui sotto riportiamo tali risposte.

R: Da parte del Senatore Gregorio de Falco

Di Matteo Maria Teresa <mteresa.dimatteo@mit.gov.it>

ven 05.08.2022 10:52

A: Gregorio De Falco <gregorio.defalco@senato.it>

Eg: Senatore

faccio riferimento alla mail inviata dal dott. Smidile, Capo della Sua segreteria, circa la richiesta di informazioni di cui alla mail sottostante per rappresentarle quanto segue.

In via preliminare ritengo utile innanzitutto rappresentarle la grave carenza di personale marittimo italiano ed europeo che da più parti viene segnalata sia in relazione alla mancanza di specifiche figure che alle situazioni di contagio da covid-19. In tale contesto fin dai primi giorni dello scorso mese di luglio è stata segnalata l'indisponibilità all'imbarco di personale marittimo iscritto al turno generale presso gli uffici gente di mare delle locali capitanerie di porto e di una situazione di generalizzato stress lavorativo del personale facente parte dell'equipaggio in ragione dell'incremento del numero dei passeggeri trasportati e della conseguente domanda di servizi e assistenza a bordo.

A fronte di tale situazione, che come ci è stato riferito è largamente diffusa presso la maggioranza delle compagnie di navigazione italiane che operano servizi di cabotaggio e di collegamento con le Isole, l'Amministrazione si è resa disponibile a valutare tutte le opzioni che potessero scongiurare l'abbandono del posto di lavoro, peraltro paventato da molti lavoratori marittimi, circostanza questa che, nella impossibilità di attingere nuovo personale dai succitati turni generali, avrebbe ragionevolmente, sempre a detta delle compagnie di navigazione e delle Associazioni datoriali di riferimento, comportato il concreto rischio di interruzione dei servizi di trasporto e di continuità territoriale. Come noto peraltro anche le associazioni sindacali più rappresentative hanno segnalato la problematica ed hanno rappresentato all'Amministrazione la grave situazione in atto soprattutto per alcune figure professionali collegate ai servizi complementari di bordo. Di seguito una scheda che riassume le caratteristiche dell'autorizzazione concessa:

1. Non si tratta di provvedimento autorizzatorio derogatorio per imbarcare lavoratori in sostituzione di personale marittimo della gente di mare, ma solo di autorizzazione ad imbarco di ulteriore personale, privo di libretto di navigazione, per lo svolgimento di alcuni servizi complementari di bordo, ovvero:

- Personale addetto al servizio bar e di self-service,
- Personale addetto ai servizi di sala,
- Personale addetto al servizio di ristorazione,
- Personale addetto al servizio di pulizia a bordo (con unità in navigazione).

2. L'autorizzazione ha durata temporale ridotta, fino al 30 settembre 2022, nelle more della presentazione da parte delle imprese armatoriali di progetti formativi ad hoc per promuovere l'assunzione di personale marittimo per le sezioni di camera e cucina.

3. Normativa di riferimento

- articolo 17 della legge 5 dicembre 1986, n. 856;

- Circolari Titolo Gente di Mare - Serie XIII n. 10/2005, n. 12/2005 e n. 14/2006 con le quali sono date disposizioni in materia di autorizzazioni dei servizi complementari di bordo, ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 856/1986;

- decreto legislativo n. 271/99 recante disposizioni in materia di tutela della salute e sicurezza del lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali;

- la legge 23 settembre 2013, n. 113 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo"

4. CLAUSOLE AUTORIZZATIVE

- L'armatore della Società autorizzata non deve sostituire il personale marittimo presente nella tabella minima di sicurezza delle unità con personale privo di libretto di navigazione, ma può utilizzare tale ultimo personale solo a supporto dell'equipaggio
- Il personale delle società autorizzate, privo di libretto, deve effettuare l'addestramento di cui alla Regola VI/1 e Sezione A-VI/1 relativo alla familiarizzazione in materia di sicurezza
- Entro il 15 settembre 2022, le società autorizzate devono presentare al Ministero un progetto di possibili iniziative formative o di reclutamento di nuovo personale marittimo, condiviso con le organizzazioni sindacali, nel quale

vengono individuate le azioni ritenute necessarie a promuovere l'accesso di nuovo personale marittimo nelle categorie inerenti le sezioni di camera e cucina.

4. VIGILANZA sull'applicazione della deroga

La vigilanza in materia di applicazione delle norme di sicurezza del lavoro a bordo delle navi (compresa l'attuazione sia del decreto legislativo n. 271/99 che della Convenzione ILO MLC 2006) è di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile il quale la esercita, anche ai sensi di quanto previsto dal decreto legislativo n. 32/2016, per il tramite del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e degli ispettori MLC (rif. al link <https://www.normattiva.it/uri-res/NVL2?uri=stato:decreto-legislativo:2016-032>)

Nel rimanere a disposizione per gli ulteriori approfondimenti che ritenesse necessari invio a Lei ed al dr. Smidile cordiali saluti
Maria Teresa Di Matteo



Ministero delle Infrastrutture e
Della mobilità sostenibile

Comando generale
del Corpo delle capitanerie di porto

Reparto VI - Ufficio 2° - Sezione 1°

00144 Roma, data del protocollo

AI VDS ELENCO INDIRIZZI ALLEGATO

CIRCOLARE

Titolo: Sicurezza della Navigazione
Non di Serie n. 22/2022

Argomento: Appalti di servizi generali con l'utilizzo di personale privo di libretto di navigazione. Verifiche

Come previsto dall'articolo 17 della legge n. 856/1986, la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, quale Autorità competente, ha recentemente rilasciato autorizzazione, in deroga agli articoli 316 e seguenti del codice della navigazione, per "appaltare ad imprese nazionali o straniere che abbiano un raccomandatorio o un rappresentante in Italia, servizi complementari di camera, servizi di cucina o servizi generali a bordo delle navi adibite a crociera".

Al riguardo, per quanto attiene la specifica competenza dello scrivente Reparto, in materia di sicurezza della navigazione e marittima, l'attività espletata da tale personale è soggetta a chiari limiti e, pertanto, adeguatamente organizzata e gestita dalle Società di gestione così come contestualmente soggetta ad opportune verifiche da parte di codeste Autorità marittime, nell'ambito delle attività d'isituto.

Alla luce delle sopra riportate premesse ed al fine di fornire armonizzate procedure, fermo restando ogni ulteriore attività di diretta competenza di codeste Autorità marittime o su fatti specifici, si ritiene necessario verificare che:

- la composizione quantitativa e qualitativa dalla Tabella minima di sicurezza in possesso dell'unità sia pienamente rispettata, così come le condizioni operative imposte;
- il personale privo di libretto di navigazione:
 - sia imbarcato a valle di specifica autorizzazione rilasciata dall'Autorità competente;
 - non sostituisca il personale di cui alla tabella minima di sicurezza¹;
 - abbia effettuato un'adeguata familiarizzazione secondo gli standard di cui al paragrafo 1 della sezione A-VI/1 del codice STCW¹ ed in linea con le procedure del Manuale ISM in possesso dell'unità adeguatamente emendato, ove necessario; e
 - non sia inserito o svolga compiti di cui al ruolo di appello previsto dalla Regola III/37 SOLAS ed art. 203 del D.P.R. 435/91;
- siano pienamente rispettate le previsioni di cui alla MLC, 2006¹ resa esecutiva in Italia con legge 23 settembre 2013, n. 113.

Le Direzioni Marittime sono pregate di comunicare allo scrivente, al 30 settembre 2022, le attività eseguite ed eventuali deviazioni rilevate.

LUIGI GIARDINO
MIMS
AMMIRAGLIO
08.08.2022 06:11:11 GMT+00:00

IL CAPO REPARTO
Amm. Isp. (CP) Luigi GIARDINO
(documento sottoscritto con firma digitale,
ai sensi del D.lvo 402/2005 n.21)

¹ Condizione imposta anche nelle autorizzazioni rilasciate dall'Autorità competente.

Innanzitutto evidenziano le condizioni richieste per l'autorizzazione rilasciata da Gnv (chiesta intanto anche da Grimaldi Euromed e appena ottenuta Corsica Ferries): limite temporale al 30 settembre, solo personale aggiuntivo rispetto alla tabella minima di sicurezza, effettuazione del corso di familiarizzazione, presentazione da parte della compagnia armatoriale richiedente di piani formativi e di reclutamento entro il 15 settembre (condizioni a cui si aggiungono quelle chieste e ottenute dal sindacato confederale: espletamento della ricerca di personale presso la Gente di Mare prima dell'istanza di autorizzazione in deroga, applicazione di Ccnl e integrativi al personale aggiuntivo).

Il problema è però la base normativa. Sia Di Matteo che Giardino, infatti, fanno riferimento all'articolo 17 della legge 856 del 1986. Come rilevato fra gli altri da Alessandro Pico, responsabile della sigla sindacale Federmar Cisl, tuttavia, quella legge consente di derogare alle norme del Codice della Navigazione sulla formazione degli equipaggi – appaltare in esterno i servizi complementari di camera, servizi di cucina o servizi generali a bordo – solo nel caso di “navi adibite a crociera” o “mezzi navali che eseguono lavori in mare al di fuori delle acque territoriali italiane”.

La legge richiamata da Mims e Capitaneria non consente cioè di derogare alle norme sul personale di bordo per quel che riguarda i traghetti, come riconosce lo stesso De Falco: “Chiara il riferimento alle piattaforme situate oltre il limite delle acque territoriali: la ratio di quella norma era quella di consentire una facilitazione solo per unità in navigazione internazionale. Le ambiguità che emergono da questa complessiva vicenda, estiva e preelettorale, confermano una gestione ministeriale confusa ed avventurosa”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, August 9th, 2022 at 4:30 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.