



SCHEDA RIASSUNTIVA ISTANZA

DATA	05 MAGGIO 2009	PROTOCOLLO N°	2025/2009/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	marittimi abbandonati		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
VICE PRESIDENTE COMMISSIONE EUROPEA	14 MAGGIO 2009
MINISTRO MATTEOLI (TRASPORTI)	11 MAGGIO 2009

LAVORAZIONE:

- Ministro Matteoli consueta indifferenza, nessun riscontro
- In data 01 luglio 2009 riscontro del Vice Presidente CE Tajani



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 05/05/2009
Prot. 2025/2009/PR



Vice – President – Commissioner of Transport
Dottor Antonio TAJANI
Rue de Loi 200
Bruxelles 1049 – Belgium

Ministro dei Trasporti
Altero MATTEOLI
Piazzale di Porta Pia, n° 1
00198 - ROMA

Oggetto: marittimi abbandonati.

Egregio Vice Presidente CE e Commissario ai Trasporti, Egregio Ministro dei Trasporti,

vi scriviamo in merito ad un fenomeno molto preoccupante, che coinvolge oltre che il lavoratore anche le famiglie dello stesso, e ci riferiamo al fenomeno dei marittimi abbandonati.

Già, marittimi abbandonati, cioè quei lavoratori che rimangono a bordo delle navi quando l'armatore fallisce. Questi lavoratori, per non vedere svanire la possibilità di tutela dei loro diritti non possono lasciare le navi di quelle compagnie fallite, rimanendo di fatto a bordo delle stesse senza viveri e in condizioni molto drammatiche. La nave senza sostegni non offre certo condizioni di vita agiata o dignitosa. Queste persone rimangono senza riscaldamento o aria condizionata, senza acqua calda, con servizi igienici ridotti ect ect e spesso non possono scendere da queste navi per motivi di visti o permessi negati, diventando se toccano terra "clandestini". Non hanno un sostegno economico ne per loro ne per le loro famiglie.

Fino ad oggi solo grazie all'intervento di volontari, si riesce a dare una forma di sostegno a queste persone, che in alcuni casi sono rimaste in queste condizioni per molto tempo, lontani anche dalle famiglie.

Chiediamo alla Commissione Europea di prendere seriamente atto di questo problema, e studiare una normativa da far accettare a tutti gli Stati membri per fronteggiare questo problema.

Occorre prevedere le modalità di sbarco di questi UOMINI, in modo di non rilegarli e abbandonarli su queste navi, e garantire loro la possibilità di tutelarsi dopo essere sbarcati (questo è l'aspetto più complesso, ma quello umano è facilmente risolvibile).

Il 14 marzo 2002 alla Commissione Europea (Interrogazione n. 63 dell'on. Sylviane H. Ainardi in allegato) fu trattato questo argomento, ma oggi nel 2009 poco è stato fatto. Questa frase *"Il Parlamento e il Comitato economico e sociale hanno espresso il proprio parere sulla comunicazione della Commissione, ma la questione dei marinai abbandonati non è stata ritenuta, dai due organismi, una questione prioritaria"* è devastante, poiché ci sono casi di marittimi abbandonati per 6 anni, quando è che la questione diventa prioritaria?

Sia ben chiaro, l'Europa deve muoversi sia per tutelare i lavoratori comunitari e ovviamente è importante prendere in esame un fondo per i marittimi europei vittime di questa situazione, ma si deve anche lavorare per facilitare lo sbarco del personale extra comunitario o garantire allo stesso un trattamento diverso, non trattandoli da clandestini, semmai tutelandoli come vittime di persone senza scrupoli.

Siamo nel 2009, l'interrogazione fu fatta nel 2002, capendo che non era argomento prioritario è possibile che per trattarlo ci vogliono più di 7 anni?

Riconoscendo ad ogni Stato una propria normativa in materia, è anche vero che ci si può muovere facendo una normativa base che tuteli prima di tutto l'aspetto umano della vicenda.

Per riassumere, l'armatore senza scrupolo non viene perseguito perché tramite leggi nazionali e internazionali è complesso fare una azione contro lo stesso. I lavoratori marittimi, per non vedere vanificati i loro sacrifici e potersi tutelare non possono lasciare la nave. Non solo, nello Stato in cui si



trovano fermi, sono come dei "clandestini". L'argomento forse non è prioritario perché non ha gran eco mediatico, o perché colpisce per lo più persone extra comunitarie ma ciò non toglie che è da irresponsabili aspettare eventuali crisi (come fatto per la pirateria) o peggio non muoversi perché tocca poche persone. Qualsiasi paese civile, tutela anche il singolo.

L'Europa non può farsi totalmente carico del problema, è chiaro che dovrà muoversi per tutelare prima i lavoratori comunitari, ma ha il dovere umano di tutelare anche tutti gli altri facilitando sia chi porta aiuti a questi equipaggi sia permettendo un facile rimpatrio degli extra comunitari.

Noi proponiamo come possibile soluzione quanto segue:

- chiedere agli Stati membri di modificare la normativa in modo di gestire in modo diverso questo fenomeno, prevedendo l'immediato rimpatrio dell'equipaggio interessato e il rilascio di un documento ufficiale che possa permettere al lavoratore di tutelarsi senza dover rimanere a bordo della nave abbandonata, e continuare a lavorare altrove riducendo il danno personale ed economico;
- istituzione di un ufficio competente (in Italia può essere il Ministero dei Trasporti in collaborazione con Capitanerie di Porto) che analizzi immediatamente il caso dell'abbandono dell'imbarcazione ed equipaggio, e segua i passaggi sopra citati per gestire al meglio e velocemente la situazione;
- prevedere un fondo per marittimi comunitari, per risarcirli almeno in parte delle retribuzioni perse;
- poiché la nave abbandonata danneggia le operazioni commerciali del porto occupando spazio, fare una norma che permetta velocemente allo Stato dopo aver messo sotto sequestro la nave di venderla. Dal ricavato risarcire prima i lavoratori e il resto tenuto dalle autorità portuali (o eventualmente usato per il fondo sopra citato)

Chiediamo al Commissario Tajani di sensibilizzare nuovamente la Commissione Europea su tale argomento, e seppur come sempre nel settore marittimo le difficoltà da superare sono molte per la complessità delle norme, una soluzione occorre pur trovarla.

Al Ministro dei Trasporti Matteoli chiediamo di muoversi all'interno delle proprie competenze per spingere anche esso ad una soluzione per i casi che avvengono in territorio nazionale.

La presente verrà pubblicata nel sito www.sindacatomarittimi.eu e diffusa tramite vari mezzi di informazione.

Con l'occasione, porgiamo cordiali saluti

Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino

Discussioni

Giovedì 14 marzo 2002 - Strasburgo

Edizione GU

ALLEGATO - INTERROGAZIONI ALLA COMMISSIONE

► Interrogazione n. 63 dell'on. Sylviane H. Ainardi (H-0071/02)

Oggetto: Situazione dei marittimi abbandonati

H-0071/02

In Europa sono sempre più frequenti i casi di abbandono di navi da parte degli armatori. Come si è potuto constatare in occasione degli eventi verificatisi a Sète l'anno scorso, questa pratica crea situazioni insostenibili per i marittimi, che si ritrovano senza salario, senza mezzi di sussistenza e nell'impossibilità di rimpatriare.

Di fronte a tali fatti è necessario concretizzare la volontà che è stata espressa di rendere più attraente la professione di marittimo. Alla luce delle decisioni prese per creare un fondo volto ad indennizzare le vittime degli inquinamenti provocati da catastrofi petrolifere, non ritiene la Commissione necessario istituire un fondo di garanzia europeo, alimentato da una tassa a carico di tutti gli armatori, al fine di garantire che il lavoro svolto venga remunerato senza dover attendere l'esito di eventuali ricorsi in giustizia contro armatori senza scrupoli?

Nella comunicazione del 6 aprile 2001 sulla formazione e il reclutamento dei marittimi⁽¹⁾, la Commissione aveva già affrontato il problema dei marinai abbandonati. Spesso, nei porti comunitari, vengono abbandonate navi i cui equipaggi restano a bordo senza percepire la paga. Oltre alle conseguenze umanitarie inaccettabili di questo tipo di situazione, le navi abbandonate creano anche difficoltà alle attività commerciali giornaliere dei porti a causa dello spazio che occupano. La Commissione studierà la possibilità di proporre uno strumento che autorizzi i porti a vendere queste navi.

Il Parlamento e il Comitato economico e sociale hanno espresso il proprio parere sulla comunicazione della Commissione, ma la questione dei marinai abbandonati non è stata ritenuta, dai due organismi, una questione prioritaria. La Commissione continuerà a monitorare la situazione dei marittimi abbandonati in Europa e intende anche sollevare il problema presso gli Stati membri quando la comunicazione sarà discussa in sede di Consiglio.

Vista la natura internazionale del problema, la Commissione è inoltre persuasa che un'azione a livello internazionale potrebbe avere un notevole valore aggiunto. Per questo, essa intende seguire da vicino i lavori di revisione delle Convenzioni marittime internazionali intrapresi dall'Ufficio internazionale del lavoro per accertarsi che, in tale ambito, la questione dei marinai abbandonati sia affrontata in modo appropriato.

La Commissione ritiene che sia necessaria una maggiore trasparenza per identificare chiaramente all'ingresso dei porti, e in particolare di quelli dell'Unione, l'identità degli operatori finanziariamente responsabili delle navi e dei carichi. Tale trasparenza, abbinata ad una legislazione internazionale, dovrebbe consentire alle autorità portuali di intervenire quanto prima sugli operatori responsabili e inadempienti.

⁽¹⁾ COM(2001)188 def.

Antonio Tajani
Vicepresidente della Commissione Europea

01 07 2009

Bruxelles,
Cab D(2009) 810

Egregio Presidente,

La ringrazio per la Sua lettera del 5 maggio 2009 che solleva la problematica dell'abbandono dei marittimi.

Lei invoca l'adozione di norme europee che affrontino le situazioni di abbandono, sia per tutelare i diritti dei marittimi – introducendo, in particolare, un diritto al rimpatrio in caso di fallimento dell'armatore – sia per regolarizzare la situazione dei lavoratori al momento dello sbarco.

La Commissione Europea è perfettamente al corrente di queste problematiche e posso assicurarLe che, dal 14 marzo 2002 (data a cui risale l'interrogazione parlamentare dell' On. Ainardi cui Lei fa riferimento) la legislazione è stata profondamente modificata.

Effettivamente, la Convenzione dell'organizzazione internazionale del lavoro (ILO) relativa al lavoro marittimo - adottata nel 2006 - prevede disposizioni ad hoc che disciplinano il diritto al rimpatrio senza spese per i marittimi ed impone allo Stato membro l'obbligo di esigere una garanzia finanziaria da parte delle navi battenti la sua bandiera onde assicurare il rimpatrio del personale.

Poiché detta Convenzione deve essere ratificata da almeno trenta Stati membri dell'ILO per poter entrare in vigore, la Commissione Europea incoraggia vivamente gli Stati membri dell'UE a procedere al più presto alla ratifica.

Va detto inoltre che gli interlocutori sociali europei si sono fatti promotori di un accordo sociale sulla Convenzione relativa al lavoro marittimo che ne riprende tutte le disposizioni compatibili con la normativa comunitaria, fra cui appunto quelle attinenti al rimpatrio. Tale accordo è stato messo in atto mediante la direttiva 2009/13 del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE.

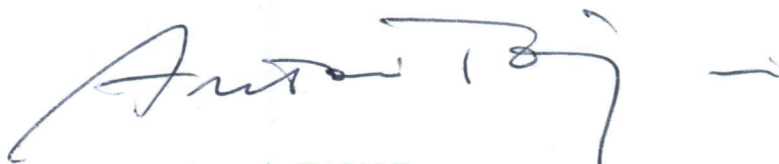
Sig. Mauro MARINO
Presidente
Sindacato dei Marittimi
Via dei Conciatori 7
00154 Roma
Italia

Rue de la Loi 200 - B-1049 Bruxelles
Tel. +32 2 295 75 64 - Fax +32 2 298 85 95 - e-mail : antonio.tajani@ec.europa.eu

Questa legislazione viene a completare l'*acquis* comunitario ma richiede un'effettiva applicazione. A tal scopo, la Commissione europea è attualmente impegnata nell'elaborazione di una proposta legislativa che preveda adeguati strumenti di controllo e definisca le rispettive responsabilità degli Stati di bandiera, del porto e del fornitore di mano d'opera. Grazie ad un simile apparato legislativo, le situazioni di abbandono dei marittimi dovrebbero progressivamente scomparire o quanto meno essere adeguatamente risolte nell'interesse dei marittimi stessi.

Per quanto riguarda il personale proveniente da Stati terzi e soggetto ad obbligo di visto, il regolamento (CE) n. 415/2003 del Consiglio, del 27 febbraio 2003, relativo al rilascio di visti alla frontiera, compreso il rilascio di visti a marittimi in transito, prevede la possibilità di concedere loro il visto occorrente al transito fino alla località a partire dalla quale potrebbe aver luogo il rimpatrio.

Nella speranza di averLe fornito nuovi elementi, Le invio i miei più distinti saluti.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Antonio Tajani', followed by a horizontal line.

Antonio TAJANI