

**LE MISURE COMUNITARIE DI PREVENZIONE
DEI SINISTRI MARITTIMI PROVOCATI DA ERRORE UMANO:
QUADRO NORMATIVO ATTUALE E SPUNTI DI RIFLESSIONE**

Rachele Genovese *

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Il quadro normativo internazionale sui requisiti minimi di formazione della gente di mare – 3. Il quadro normativo comunitario – 3.1. Le vigenti disposizioni in tema di formazione e addestramento del personale marittimo – 3.2. I certificati attestanti i requisiti della gente di mare – 3.3. Il ruolo degli Stati membri e delle compagnie di navigazione in relazione alla formazione dei marittimi – 3.4. L'orario di lavoro della gente di mare – 4. Considerazioni conclusive.

1. – Il verificarsi di gravi sinistri marittimi dalle devastanti conseguenze, soprattutto in termini di inquinamento marino e di perdita di vite umane ¹, ha condotto, in special modo negli ultimi decenni, ad una rivisitazione, ammodernamento nonché adeguamento della posizione assunta dall'UE rispetto alla normativa internazionale in merito alle misure da adottare al fine di prevenire gli incidenti migliorando la sicurezza sotto il profilo della *safety* ². In tal senso viene in rilievo il c.d. «*Pacchetto Erika III*» del 2009 ³, il quale se

* Dottore magistrale in Economia e Management Marittimo e Portuale, Università degli studi di Genova.

¹ Basti per tutti ricordare il naufragio della *Costa Concordia* sul quale v. F. Pellegrino, *La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Concordia*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 107 s.; C. Perrella-L. Uliana, *Costa Concordia: 18 months later*, in *Marine Aviat. Transp. Insur. Rev.*, 4, 2013, 19 s.

² Come è noto, nell'accezione anglosassone il termine sicurezza assume la duplice veste di *safety* e *security*, intendendo con la prima la sicurezza della navigazione in senso tecnico che comporta la protezione delle persone, dei beni e dell'ambiente dai rischi connessi all'ordinario svolgimento delle attività di navigazione e trasporto, legati ad esempio al malfunzionamento della nave o ad errori umani; l'espressione *security* si riferisce invece alla protezione da atti illeciti compiuti da terzi con l'intento di recare danno, basti pensare alla pirateria e agli atti di terrorismo.

³ Cfr. G. Cangelosi, *Orientamenti della politica euro-mediterranea dei trasporti marittimi*, in *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo*, a cura di F. Pellegrino, Napoli, 2013, 66 s.; G. Vermiglio, *La sicurezza marittima nella società del rischio*, in *La sicurezza nel trasporto e*



per un verso fornisce un quadro più organico ed uniforme delle disposizioni già in vigore, grazie ad un riordino delle stesse, e più efficace per l'aggiunta di nuove regole che integrano e aggiornano quelle esistenti, dall'altro comporta un certo sforzo applicativo dovuto all'eccessiva articolazione e complessità della normativa ivi contenuta.

Tra le questioni fondamentali che il citato Pacchetto si propone di disciplinare rientra la prevenzione di incidenti marittimi e relativi danni a persone, beni e ambiente, oltre che, laddove possibile, l'eliminazione di tale rischio, intervenendo su più fronti⁴ tra i quali la formazione dell'equipaggio e le condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi. L'importanza di questi due ultimi aspetti può essere agevolmente colta sol che si consideri che, oltre all'avaria del mezzo nautico per problemi tecnici in senso stretto, urti o collisioni durante la navigazione dovuti in particolare a condizioni meteo-marine avverse o all'utilizzo di navi vetuste, una delle cause principali degli incidenti in mare si può attribuire ad "errore umano" che, secondo le statistiche⁵, ri-

nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea, a cura di U. La Torre-A.M. Sia, Milano, 2011, 31 s.; P. Boisson, *L'adoption du 3^{ème} Paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime*, in *Droit mar. franç.*, 2009, 579 s.; I. Christodoulou-Varotsi, *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?*, Berlino, 2009, 35 s.

⁴ La normativa contenuta nel pacchetto Erika III si può suddividere in due categorie, una riguardante gli aspetti "tecnici" della sicurezza marittima e l'altra che si riferisce all'attribuzione delle responsabilità a seguito del verificarsi di incidenti. Alla prima categoria appartengono: la dir. 2009/21 relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera; la dir. 2009/15 relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime; il reg. 391/2009 relativo alle disposizioni e alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, per quanto riguarda le società di classifica; la dir. 2009/16 relativa al controllo da parte dello Stato di approdo; la dir. 2009/17, recante modifica della dir. 2002/59, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione; la dir. 2009/18 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la dir. 1999/35 e la dir. 2002/59. Fanno parte della seconda categoria il reg. 392/2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidenti e la dir. 2009/20 sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

⁵ Per maggiori informazioni sulle statistiche di cui sopra vedasi i siti *web*: <http://www.aiddim.org/pdf/Stefanini.pdf>; [http://www.amsa.gov.au/aphomsa/archives/Meeting%208/Agenda%20Item%205%20Safety%20of%20People/Human%20Factors%20PP\(Korea\).pdf](http://www.amsa.gov.au/aphomsa/archives/Meeting%208/Agenda%20Item%205%20Safety%20of%20People/Human%20Factors%20PP(Korea).pdf); http://www.marifuture.org/Publications/Papers/Collisions_and_groundings_major_causes_of_a

copre una percentuale pari a circa l'80% del totale tra le possibili cause che contribuiscono ai sinistri marittimi. Si pone pertanto l'accento su un elemento cruciale e determinante nella gestione dell'aspetto sicurezza in mare, ovvero lo *human factor* che rappresenta il parametro "non tecnico" della *safety* poiché "riflette la dimensione umana dello *shipping*"⁶ e in tale veste ha indotto il legislatore a volgere lo sguardo verso un inquadramento normativo più specifico in riferimento ad un determinato elemento, quale quello umano, che influisce in maniera tanto incisiva sulla sicurezza della navigazione⁷.

In questo senso il legislatore comunitario, rifacendosi a quanto disposto a livello internazionale, è intervenuto essenzialmente in due direzioni ovvero imponendo requisiti minimi di formazione della gente di mare e regolamentando l'orario di lavoro.

2. – Al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza a bordo delle navi è necessario in primo luogo che il grado di preparazione e professionalità del personale corrisponda a determinati parametri, conseguibili attraverso un idoneo percorso di formazione e addestramento, che si rivelano tanto più efficaci quanto più vengono applicati in maniera uniforme. Pertanto, rispetto

ccidents_at_sea.pdf; <http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/References/Technical%20Papers/2004/MaritimeAccidentsHumanPerformance;>
[http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=10296.](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=10296)

In dottrina cfr. H.P. Berg, *Human Factor and Safety Culture in Maritime Safety (revised)*, in *Transvan Journ.*, 3, 2013, 343 s.

⁶ Cfr. Varotsi, *Maritime safety*, cit., 70 s.

⁷ In passato l'errore umano era identificato come errore del comandante (o degli altri membri dell'equipaggio) rappresentando una "*deviation* significativa da quello che sarebbe stato giusto fare" (così F. Pellegrino, *I nuovi orizzonti della sicurezza marittima*, in *Studi in onore di Francesco Berlingieri*, II, numero speciale *Dir. mar.*, 2010, 783). È senza dubbio inevitabile considerare il comandante quale figura centrale nella gestione della nave durante la navigazione, ma non si può non tenere conto del ruolo fondamentale svolto anche dal resto del personale di bordo, come pure del personale di terra. Si tratta dunque di affrontare la questione da un punto di vista di interazione e cooperazione tra tutti i soggetti coinvolti, che porta a considerare lo *human factor*, nella sua accezione più moderna, in senso più ampio, ovvero quale elemento di interconnessione tra "uomo-macchina-ambiente" che si basa sul rapporto tra l'uomo e la nave in quanto macchina, l'uomo e la tecnologia e l'uomo e l'ambiente. Su quest'ultimo aspetto si tornerà in seguito durante la trattazione della regolamentazione sull'orario di lavoro (v., *infra*, paragrafo 3.4), in quanto esso incide, come già si è già osservato, sulla definizione dell'elemento umano. Sul punto v. M. Brignardello, *La normativa comunitaria in materia di safety nella navigazione marittima*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli Leali-E.G. Rosafio, Milano, 2008, 185 s.

ai requisiti minimi di formazione della gente di mare, la normativa comunitaria ha recepito quanto previsto a livello internazionale.

Prima di procedere alla disamina delle misure adottate in ambito comunitario, giova un breve richiamo ai principali interventi normativi internazionali in materia. In particolare sono due le organizzazioni internazionali che hanno affrontato la questione relativa alla disciplina della formazione del personale di bordo: l'*International Labour Organization* (ILO) e l'*International Maritime Organization* (IMO).

La prima è intervenuta attraverso una serie di Convenzioni e Raccomandazioni, tra cui assumono, in questa sede, rilievo le Convenzioni ILO n. 145 del 25 ottobre 1976⁸ e n. 147 del 29 ottobre 1976 e relativo Protocollo del 1996⁹, le quali fissano i principi generali inerenti a tutti gli aspetti dell'impiego dei marittimi.

Nello specifico la Convenzione ILO n. 145, sulla continuità dell'impiego dei marittimi, prevede l'obbligo di applicare alla gente di mare idonee norme in materia di sicurezza, igiene, benessere e formazione professionale dei lavoratori (art. 6), oltre che affidare agli Stati contraenti il compito di assicurare ai marittimi qualificati un impiego continuo e regolare e, al tempo stesso, garantire agli armatori una manodopera stabile e competente (art. 2).

La Convenzione ILO n. 147 sugli *standards* minimi delle navi mercantili affronta essenzialmente il problema delle navi *substandards* prevedendo un sistema di verifica e controllo dell'osservanza delle norme minime in materia di sicurezza sociale e di lavoro sulle navi mercantili, indipendentemente dal luogo di registrazione della nave, concedendo ad ogni Stato contraente la facoltà di ispezionare una nave che approda nel proprio porto e verificare la conformità delle condizioni di vita, lavoro e sicurezza a bordo previste dalla stessa Convenzione.

A fronte dei poteri di controllo da parte degli Stati costieri non si può trascurare l'importante ruolo assunto dagli Stati di bandiera i quali hanno la

⁸ D.A. Pentsov, *Standards of the International Labour Organization (ILO)*, in *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, a cura di I.C. Varotsi-D.A. Pentsov, Berlino, 2007, 15 s. Per maggiori informazioni si consulti il sito *web* http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_ILO_CODE:C145.

⁹ Vedasi il sito *web* http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C147.

possibilità di esercitare a pieno la propria giurisdizione sulle navi iscritte nei loro registri e di conseguenza possono effettuare controlli approfonditi su ciascuno dei fattori che concorrono a determinare l'elemento nave in ogni sua forma, dalle caratteristiche tecnico-strutturali alla competenza e qualifica dell'equipaggio. Pertanto, a mio avviso, gli interventi maggiormente incisivi in tema di sicurezza e, nello specifico, tutto quanto riguarda la verifica delle competenze e qualifiche della gente di mare, dovrebbero principalmente provenire dagli Stati di bandiera. Con tale affermazione non si vuole di certo sminuire il ruolo degli Stati di approdo esercitato attraverso il *Port State Control* che ha senza dubbio raggiunto risultati significativi, ma che, tuttavia, non può che rappresentare una misura complementare al *Flag State Control* in quanto, essendo il PSC volto a sopperire alle deficienze riscontrate sulle navi ispezionate e "ingiustamente tollerate dagli Stati di bandiera"¹⁰, presenta taluni limiti operativi (si pensi, ad esempio, alla difficoltà di ispezionare le parti sommerse di una nave) che di fatto restringono il raggio di azione degli Stati di approdo i cui controlli risultano necessariamente meno approfonditi rispetto a quelli degli Stati di bandiera¹¹.

Per quanto riguarda invece la posizione dell'Organizzazione Marittima Internazionale relativamente al fattore umano, essa è intervenuta essenzialmente su tre fronti attraverso: a) la Convenzione STCW (*Convention on Standards of Training Certification and Watch-keeping of Seafarers*) del 1978; b) l'*ISM Code (International Safety Management Code)* del 1993¹² il quale, grazie al suo recepimento operato nel capitolo IX della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS)¹³, è divenuto progressivamente obbligatorio per gran parte delle navi adibite a viaggi internazionali; c) l'*ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)*¹⁴. Mentre si darà brevemente conto dei primi due interventi in quan-

¹⁰ Cfr. Varotsi, *op. cit.*, 25 s.

¹¹ In relazione ai limiti e punti deboli del PSC vedasi Brignardello, *La normativa comunitaria in materia di safety nella navigazione marittima*, cit., 189 s.; H.S. Bang, *Recommendations for Policies on Port State Control and Port State Jurisdiction*, in *Journ. Mar. Law Comm.*, 44, 1, 2013, 120 s.; E. Turco Bulgherini, *Port State Control*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 776 s.

¹² Cfr. anche D. Abbate, *La salute e la sicurezza dei lavoratori marittimi*, in *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo*, a cura di F. Pellegrino, cit., 295 s.; Varotsi, *op. cit.*, 70 s.

¹³ Vedasi il sito *web* [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx).

¹⁴ I. C. Varotsi, *The IMO Instruments and the Human Element*, in *Maritime Work Law*

to rappresentano validi strumenti di rafforzamento della *safety*, non si considererà l'*ISPS Code* in quanto volto principalmente a rafforzare la *security* che non costituisce oggetto della presente trattazione.

La Convenzione STCW, firmata nel 1978 dagli Stati membri dell'IMO al fine di promuovere "*safety of life and property at sea and the protection of marine environment by establishing in common agreement international standards of training, certification and watchkeeping for seafarers*", è entrata in vigore nel 1984 ed è stata sostanzialmente modificata prima nel 1995 e successivamente nel 2010 a seguito della Conferenza di Manila tenutasi il 25 giugno dello stesso anno¹⁵. Particolare interesse rivestono alcuni allegati della Convenzione STCW: l'allegato tecnico composto da "regole" relative ai requisiti di formazione, qualifiche e brevetti per i diversi ruoli assunti a bordo, e l'allegato denominato "Codice". Quest'ultimo è diviso in due parti: la Parte A che contiene tabelle dettagliate relative alle diverse specializzazioni che i candidati devono acquisire, in corrispondenza del ruolo che andranno ad assumere a bordo, a seguito di una verifica sull'apprendimento delle suddette qualifiche effettuata dagli organi competenti, e la Parte B, che a differenza della Parte A non è vincolante per gli Stati contraenti, contenente le direttive utili all'esecuzione delle disposizioni della Convenzione¹⁶. Da precisare che le norme previste dalla Convenzione richiamano i contenuti dell'omonimo Codice, rendendo in tal modo quest'ultimo vincolante¹⁷.

Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers, a cura di I.C. Varotsi-D.A. Pentsov, cit., 420 s.

¹⁵ Nel 2007 l'IMO ha ravvisato la necessità di avviare un esame approfondito della Convenzione STCW, cui hanno attivamente partecipato sia la Commissione che gli Stati membri dell'UE, che si è concluso con l'adozione di importanti modifiche alla Convenzione in esame, entrate in vigore il 1° gennaio 2012. L'obiettivo di tali modifiche consiste, da un lato, nel migliorare le disposizioni già contenute nella Convenzione e, dall'altro, nell'adeguare le stesse agli sviluppi tecnologici che inevitabilmente si verificano col passare del tempo. Inoltre le modifiche di Manila hanno introdotto alcuni nuovi aspetti nella Convenzione non presenti nella versione precedente, come i requisiti di formazione per "marittimi esperti" e "ufficiali elettrotecnici". Per approfondimenti vedasi il sito *web* <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/Training-Certification/Documents/34.pdf>

¹⁶ Per maggiori dettagli si rinvia al sito *web* <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>.

¹⁷ Come è noto i Codici internazionali sono testi contenenti misure tecniche, volte a rafforzare la sicurezza, di per sé non vincolanti, quindi non producono effetti normativi salvo che vengano richiamati da una Convenzione. Sul punto cfr. Varotsi, *op. cit.*, 70 s.; T.A. Mensah, *Pre-*

Successivo alla Convenzione STCW si colloca l'*International Safety Management Code (ISM Code)* relativo alla gestione della sicurezza delle navi e alla prevenzione dell'inquinamento¹⁸, i cui obiettivi principali si identificano nel "*ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to property*".

Il Codice si divide in due parti: la Parte A, denominata *Attuazione*, e la Parte B sulle *Certificazione e Verifiche*. La prima contiene gli obblighi che le società di navigazione devono impegnarsi a rispettare relativamente allo sviluppo, applicazione e mantenimento di un sistema di gestione della sicurezza (SMS) volto, tra l'altro, ad individuare le "*procedures to prepare for and respond to emergency situations*" attraverso programmi di prove ed esercitazioni per il personale. Emerge in tal senso una chiara ripartizione di ruoli e responsabilità del personale che si occupa della gestione e verifica delle attività connesse alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento, nonché nell'accertamento che l'equipaggio, di cui è dotata la nave, sia idoneo sotto ogni profilo.

La Parte B contiene regole finalizzate a stabilire il rispetto da parte delle navi di *standards* internazionali di sicurezza attestati da appositi certificati rilasciati dallo Stato di bandiera. Si tratta essenzialmente dei seguenti documenti e certificati: *Document of Compliance*, volto a garantire che la compagnia di navigazione rispetti i requisiti del Codice, rilasciato per un periodo non superiore a 5 anni, sottoposto a verifica annuale e revocato in caso di gravi difformità dalle previsioni del Codice; *Safety Management Certificate*, attestante che la nave soddisfi i requisiti del Codice, rilasciato anch'esso per un periodo non superiore ai 5 anni, sottoposto a verifica intermedia e revocato sempre per gravi difformità dal Codice; *Interim Document of Compliance* per le compagnie di navigazione di nuova costituzione e *Interim Safety Management Certificate* per le navi di nuova costruzione o che hanno cambiato bandiera, entrambi validi per un periodo massimo di 6 mesi prorogabile per ulteriori 6 mesi¹⁹.

vention of Marine Pollution: The Contribution of IMO, in *Pollution of the Sea-Prevention and Compensation*., a cura di J. Basedow-U. Magnus, Berlino, 2007, 47 s.

¹⁸ Il testo dell'*ISM Code* è riprodotto nell'allegato I del reg. 336/2006 del 15 febbraio 2006 "sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio", modificato da ultimo dal reg. 1137/2008 del 22 ottobre 2008. Vedasi Varotsi, *op. cit.*, 82 s.

¹⁹ Vedasi il sito *web* dell'*International Maritime Organization* (IMO) <http://www.imo.org/>

3. – Allo scopo di garantire il raggiungimento di un maggior grado di uniformità della normativa in materia di *safety* nell'Unione europea si è reso necessario, come già anticipato, un adeguamento della normativa comunitaria rispetto alla disciplina internazionale. In particolare, riconducendosi agli strumenti adottati in sede IMO in materia di equipaggio, il legislatore comunitario, attraverso i consueti strumenti normativi utilizzati comunemente in ambito comunitario, ossia attraverso l'emanazione di regolamenti e direttive, ha reso possibile il sostanziale recepimento nell'Unione europea sia dell'*ISM Code* che della Convenzione STCW.

3.1. – Per quanto riguarda l'*ISM Code*, stante appunto la necessità di un'applicazione uniforme e rigorosa dello stesso (come dell'intera normativa in materia di sicurezza nel corso della navigazione) da parte degli Stati membri e degli organi competenti a tutti i livelli, un primo passo è stato compiuto attraverso il reg. 3051/95 dell'8 dicembre 1995, "sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri *roll-on roll-off* (traghetti ro-ro)", che aveva reso obbligatorio l'*ISM Code*, dal 1° luglio 1996, "per tutti i traghetti passeggeri ro-ro che effettuano servizi di linea da e per i porti degli Stati membri della Comunità, su rotte nazionali e internazionali, a prescindere dalla bandiera".

Dal 1998 al 2002 l'ambito di applicazione del Codice è stato ampliato, divenendo obbligatorio, relativamente a viaggi internazionali, per navi passeggeri (incluse le unità veloci da passeggeri), petroliere, chimichiere, gasiere, portarinfuse e unità veloci da carico pari o superiori a 500 tonnellate di stazza lorda, fino a comprendere società di navigazione che gestiscono navi da carico e unità mobili di perforazione *offshore* pari o superiore a 500 tonnellate di stazza lorda.

Nonostante il quadro appena descritto, risultava tuttavia palese che l'ambito di applicazione del reg. 3051/95 era alquanto limitato, tanto da condurre il legislatore comunitario ad abrogarlo e sostituirlo con il reg. 336/2006 "sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della si-

OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/Default.aspx. Per osservazioni sul contributo dell'IMO nell'elaborazione della normativa per la prevenzione dell'inquinamento marino cfr. Mensah, *Prevention of Marine Pollution: The Contribution of IMO*, cit., 41 s.

curezza”²⁰ (modificato da ultimo dal reg. 1137/2008 del 22 ottobre 2008).

Quest'ultimo, come enunciato all'art. 1, si propone di rafforzare la sicurezza nella sua triplice articolazione di: gestione della sicurezza, esercizio in sicurezza di specifiche tipologie di navi²¹ e prevenzione dell'inquinamento provocato da esse; scopi questi raggiungibili imponendo alla compagnie di navigazione di conformarsi all'*ISM Code*. È da notare che non sono solo le società che gestiscono le navi a dover rispettare il Codice, in quanto anche gli Stati, come affermato sopra, assumono un ruolo ben preciso. Infatti è lo stesso art. 1 a precisare che la conformità è assicurata da: “a) l’istituzione, l’attuazione e il corretto mantenimento da parte delle società dei sistemi di gestione della sicurezza sia a bordo sia a terra; b) il controllo di tali attività da parte delle amministrazioni dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo”²².

Alla luce di quanto appena osservato potrebbe, a mio avviso, sollevare qualche dubbio quanto disposto dall'art. 7 del regolamento in esame in base al quale se uno Stato membro reputa “difficoltosa” l’osservanza, nella pratica, di alcune disposizioni specifiche della parte A dell'*ISM Code*²³, in riferi-

²⁰ Al reg. 336/2006 ha fatto seguito il reg. 540/2008 del 16 giugno 2008 “recante modifica dell'allegato II del Regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza, per quanto concerne i modelli dei documenti”. Su tale regolamento cfr. Brignardello, *op. cit.*, 183; D. Ricciutelli, *Riflessioni sull'attuale legislazione ed i futuri sviluppi della normativa in materia di sicurezza nel trasporto marittimo di passeggeri*, in *Italian Mar. Journ.*, 1, 2012, 5 s.

²¹ Le tipologie di navi cui si riferisce l'art. 1 reg. 336/2006 risultano essere “a) navi da carico e navi da passeggeri battenti bandiera di uno Stato membro, che effettuano viaggi internazionali; b) navi da carico e navi da passeggeri che effettuano esclusivamente viaggi nazionali, indipendentemente dalla bandiera; c) navi da carico e navi da passeggeri che operano da o verso porti degli Stati membri, in servizio di linea marittimo, indipendentemente dalla bandiera; d) piattaforme mobili di perforazione che operano sotto l'autorità di uno Stato membro”. Secondo la definizione n. 13 dell'art. 2 dello stesso regolamento, per «piattaforma mobile di perforazione» si intende “un'unità in grado di essere adibita ad operazioni di perforazione ai fini dell'esplorazione o dello sfruttamento di risorse che si trovano al di sotto del fondo marino, come idrocarburi liquidi o gassosi, zolfo o sale”.

²² In base all'art. 4 reg. 336/2006 spetta agli Stati membri verificare che tutte le società, che gestiscono le navi, rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento in esame rispettino le disposizioni dettate dallo stesso.

²³ Le disposizioni della parte A dell'*ISM Code*, di cui è concessa la deroga totale o parziale, contenute nell'allegato I del reg. 336/2006, riguardano: risorse e personale (punto 6); sviluppo di piani per le operazioni di bordo (punto 7); rapporto ed analisi di non conformità, di incidenti e di situazioni pericolose (punto 9); documentazione (punto 11); verifiche, revisioni e valutazio-

mento a determinate navi o tipologie di navi che svolgono esclusivamente viaggi nazionali all'interno delle sue acque, è autorizzato a derogare, in tutto o in parte, a tali disposizioni, a condizione che le misure alternative adottate garantiscano il raggiungimento degli obiettivi del Codice in egual modo. Tenendo conto che tra le suddette disposizioni derogabili figurano "risorse e personale" - dove si dispone, tra l'altro, che è compito della società assicurare "che il comandante: sia qualificato per il comando; ... che ogni nave sia dotata di personale qualificato, certificato e fisicamente idoneo conformemente ai requisiti nazionali ed internazionali" - ci si potrebbe, a mio avviso, chiedere cosa si intenda per osservanza "difficoltosa" di tali disposizioni laddove dovrebbero essere associate le competenze e la professionalità del personale di bordo e in special modo del comandante data la rilevanza del suo ruolo. Inoltre, seppure sia prevista l'approvazione da parte della Commissione delle misure alternative che lo Stato membro interessato intende adottare (art. 7.3), consentendo delle deroghe si rischia di perdere la tanto ambita uniformità normativa.

In relazione invece alla Convenzione STCW essa è stata sostanzialmente recepita prima dalla dir. 94/58 del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, modificata più volte fino ad arrivare alla dir. 2008/106 del 19 novembre 2008, "concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare" (a sua volta modificata dalla dir. 2012/35 del 21 novembre 2012)²⁴. Il susseguirsi di continue modifiche si è reso necessario non solo per adattare la normativa UE agli emendamenti alla Convenzione STCW, "ma anche per sviluppare e perfezionare un sistema di riconoscimento della gente di mare la cui formazione è avvenuta fuori dall'UE"²⁵. È da tenere infatti in considerazione che si è in presenza di un settore le cui proporzioni globali non si possono trascurare, per cui è indispensabile trovare *standards* uniformi e internazionalmente accettati che rendano omogenea la normativa in materia, in questo caso, di formazione del personale di bordo.

ni da parte delle società (punto 12).

²⁴ La dir. 2008/106 si riferisce a tutto il personale a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro ad eccezione delle navi da guerra, navi da guerra ausiliarie o che svolgono servizi statali non commerciali, delle navi da pesca, delle unità da diporto che non svolgono servizi commerciali e delle imbarcazioni di legno di costruzione rudimentale (art. 2).

²⁵ Prop. 14 settembre 2011 [COM (2011), 555 definitivo].

Sembra opportuno inoltre far notare che la Convenzione STCW scaturisce proprio dalla passata mancanza di requisiti minimi comuni di addestramento e abilitazione dei marittimi, in quanto ciascuno Stato seguiva regole proprie. Pertanto si è ravvisata l'impellenza per l'UE di incorporare nella propria legislazione la Convenzione STCW e le relative modifiche²⁶, da ultimo quelle di Manila, per evitare il rischio di creare situazioni di conflitto tra gli obblighi a livello internazionale e comunitario, nel tentativo di garantire un allineamento degli stessi e il raggiungimento di obiettivi comuni²⁷.

Scopo essenziale della legislazione comunitaria in tema di addestramento e abilitazione per la gente di mare consiste infatti principalmente nello "stabilire *standards* minimi comuni per la formazione dei marittimi imbarcati su navi battenti bandiera dell'UE, sulla base di *standards* internazionali" e "garantire che i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera dell'UE, e titolari di brevetti rilasciati da paesi non UE abbiano ricevuto una formazione adeguata"²⁸.

La formazione in questione deve essere attestata dal "certificato di competenza" e dal "certificato di addestramento" oppure da altra "prova documentale"²⁹, così come prescritto dall'art. 1 della direttiva in esame (art. 3) e

²⁶ L'importanza dell'omogeneità tra la normativa internazionale e quella comunitaria viene ribadita dalla stessa dir. 2008/106 già nel *considerando* 7 ove si legge che "il livello minimo di formazione della gente di mare ... sia basato su norme in materia di formazione già approvate a livello internazionale", ovvero la Convenzione STCW, le cui regole sono allegate alla direttiva in esame, integrate dalle disposizioni obbligatorie contenute nella Parte A dell'omonimo Codice.

²⁷ La proposta di modifica della dir. 2008/106 [COM (2011), 555 definitivo], che si è conclusa con l'elaborazione della dir. 2012/35, ha posto l'accento su alcuni aspetti contenuti nelle modifiche di Manila (tra cui norme più severe in materia di formazione, valutazione e rilascio dei certificati di competenza e in tema di prevenzione delle frodi; aggiornamento delle norme sull'idoneità fisica, idoneità al servizio e abuso di alcol; nuovi requisiti riguardo alla certificazione per i marittimi esperti e in generale per la formazione della sicurezza di tutta la gente di mare) con l'intento di incorporarli nella normativa comunitaria. È stato inoltre proposto un allineamento delle norme contenute nella Convenzione STCW sulla guardia con quelle comunitarie relativamente all'orario di lavoro della gente di mare.

²⁸ Prop. 14 settembre 2011 [COM (2011), 555 definitivo].

²⁹ In base all'art. 1 dir. 2008/106 si intende per:

- "«certificato di competenza», certificato rilasciato e convalidato relativo a comandanti, ufficiali e radiooperatori del GMDSS, ..., che abilita il legittimo titolare a prestare servizio nella qualifica e a svolgere le funzioni previste al livello di responsabilità in esso specificato" (punto 36); "«certificato di addestramento», certificato diverso da un certificato di competenza, rilasciato a un marittimo, attestante che i pertinenti requisiti in materia di formazione, competenza o servizio in navigazione previsti dalla presente direttiva sono soddisfatti" (punto 37);

si riferisce sia alle conoscenze teoriche che alle abilità pratiche, con particolare riguardo all'uso di "dispositivi di salvataggio e per la lotta antincendio". È altresì previsto che la formazione dei marittimi sia riconosciuta "dall'autorità o organismo competente designato da ciascuno Stato membro" (art. 6).

3.2. – Prima di procedere ad una illustrazione di carattere generale concernente sia i contenuti e le modalità di rilascio e convalida dei certificati, sia le misure previste in caso di non conformità degli stessi alla normativa comunitaria, giova precisare che migliorare la sicurezza a bordo delle navi si traduce inevitabilmente nell'esercizio del dovuto controllo sulle attività inerenti alla scelta e all'arruolamento dell'equipaggio, compresa la documentazione che accompagna i candidati, da parte degli Stati membri. Questi ultimi, nell'espletamento delle suddette funzioni, si avvalgono di enti o organismi, appartenenti o meno alla pubblica amministrazione, i quali, attraverso l'applicazione di "norme di qualità" previste dall'art. 10 della dir. 2008/106, si impegnano ad assicurare un controllo costante su tutte le attività di formazione, di valutazione delle competenze del personale di bordo e relative certificazioni (dal rilascio al rinnovo)³⁰. Il controllo riguarda anche le qualifiche e l'esperienza di istruttori ed esaminatori, sempre sulla scia di quanto disposto dal Codice STCW.

I certificati - che, come anticipato, si identificano nel "certificato di com-

- «prova documentale», documentazione, diversa dal certificato di competenza o dal certificato di addestramento, utilizzata per stabilire che i pertinenti requisiti previsti dalla presente direttiva sono soddisfatti" (punto 38).

I livelli di competenza, che devono essere dimostrati dai candidati per l'ottenimento e il rinnovo del certificato di competenza, sono contenuti nella Parte A del Codice STCW e sono raggruppati in sette funzioni (navigazione; maneggio e stivaggio del carico; controllo del governo della nave e assistenza alle persone a bordo; macchine e motori marini; apparecchiature elettriche, elettroniche e di controllo; manutenzione e riparazioni; comunicazioni radio) e in specifici livelli di responsabilità (dirigenziale, operativo e ausiliario).

³⁰ Le suddette valutazioni, effettuate a intervalli non superiori a cinque anni, avvengono in maniera indipendente da parte di soggetti qualificati che non hanno alcun interesse nell'attività in esame. Lo scopo di tali attività consiste nel verificare che: tutte le procedure interne adottate per la verifica e il controllo della gestione siano conformi a quanto previsto dalla normativa in questione e idonee al raggiungimento degli obiettivi ivi contenuti; i risultati delle valutazioni indipendenti siano documentati e resi oggetto di attenzione da parte dei responsabili del settore sottoposto a valutazione; siano adottate misure tempestive "per rimediare alle carenze riscontrate"; il sistema di norme di qualità gestisca le disposizioni applicabili sia del Codice che della Convenzione STCW (art. 10.2).

petenza” e nel “certificato di addestramento” - devono risultare conformi a quanto prescritto dalla Convenzione STCW e omonimo Codice allo scopo di attestare l'avvenuta formazione e addestramento dei marittimi garantendo che gli stessi siano in grado non solo di svolgere il proprio lavoro con la dovuta preparazione e professionalità, ma anche e soprattutto di far fronte a situazioni di emergenza³¹.

In base all'art. 5.11 della dir. 2008/106 i certificati sono ottenibili a condizione che i candidati dimostrino: “a) la propria identità; b) di avere un'età non inferiore a quella prevista per il certificato di competenza o per il certificato di addestramento richiesto dalle regole di cui all'allegato I; c) di soddisfare le norme di idoneità medica, ...; d) di aver completato il servizio di navigazione e tutte le relative attività di formazione obbligatorie ...; e) di possedere i livelli di competenza prescritti dalle regole dell'allegato I per le qualifiche, le funzioni e i livelli che devono essere indicati nella convalida del certificato di competenza”³².

I candidati, che richiedono il certificato, devono altresì rispondere a de-

³¹ Sembra opportuna una precisazione riguardo ai principi disciplinanti i viaggi costieri, definiti dall'art. 1 dir. 2008/106 come “i viaggi in prossimità di uno Stato membro, come stabilito dallo Stato membro in questione”. La direttiva in esame prevede che non si possano prescrivere requisiti di formazione, di esperienza o di abilitazione per la gente di mare che presta servizio su navi adibite a viaggi sia costieri che non, battenti bandiera di un altro Stato membro o di un'altra parte della Convenzione STCW, che risultino più gravosi di quelli previsti per le navi battenti la propria bandiera (art. 7.1). Se le navi di uno Stato membro hanno ottenuto i benefici previsti dalle norme sui viaggi costieri della Convenzione STCW (premesso che, in base all'art. 7.3, uno Stato membro può consentire disposizioni più favorevoli sui viaggi costieri per una nave battente la propria bandiera, purché quest'ultima sia specificamente adibita ai viaggi costieri), compresi i viaggi al largo delle coste di altri Stati membri o altre parti contraenti la Convenzione, lo Stato membro in questione stipula accordi con gli altri Stati, precisando le aree commerciali interessate e le altre disposizioni pertinenti (art. 7.1 *bis*). In questo caso lo Stato di bandiera della nave “prescrive requisiti in materia di formazione, esperienza e abilitazione che siano almeno uguali a quelli previsti dallo Stato membro o dalla parte della Convenzione STCW al largo della costa del quale la nave presta servizio ...” (art. 7.2).

³² Gli Stati membri si occupano del mantenimento dei registri contenenti tutti i certificati di competenza e addestramento e tutte le convalide, in particolare per comandanti e ufficiali, e il relativo stato. Dette informazioni vengono comunicate agli altri Stati membri o alle altre parti contraenti la Convenzione STCW, e alle compagnie presso le quali i marittimi chiedono l'assunzione in modo da consentire alle compagnie di verificare la veridicità di quanto dichiarato dai marittimi stessi (art. 5.12).

terminati requisiti ovvero devono: avere almeno sedici anni; fornire prove soddisfacenti sulla propria identità; possedere specifici requisiti di idoneità medica come richiesto dallo Stato membro interessato (art. 11.4).

Per quanto riguarda la durata e la convalida dei certificati, in linea generale il certificato medico ha validità massima di due anni (di un anno se i marittimi sono minorenni); i certificati di competenza e di addestramento, una volta ottenuti, vengono invece sottoposti a convalida operata esclusivamente dagli Stati membri.

Il titolare del certificato viene abilitato a prestare servizio, in relazione alla qualifica posseduta che deve essere indicata nella convalida, solo se l'esercizio della propria attività avviene esattamente secondo le modalità previste dalle "norme sulla sicurezza della composizione degli equipaggi delle navi applicabili nello Stato membro" (art. 8).

La durata della convalida cessa contemporaneamente alla decadenza del relativo certificato oppure se quest'ultimo viene revocato, sospeso o annullato dallo Stato membro o dal paese terzo che lo ha rilasciato, e comunque dopo 5 anni dal rilascio (art. 7).

Per poter continuare a prestare lavoro a bordo della nave è altresì necessario, ai sensi dell'art. 12, che il marittimo ottenga il rinnovo del certificato (previa dimostrazione del mantenimento del possesso dei requisiti di idoneità fisica e di competenza professionale relativa alla propria qualifica) a intervalli non superiori a cinque anni per i certificati di competenza e di addestramento riconosciuti a comandanti, ufficiali e radiooperatori che prestano servizio in mare oppure che, successivamente a un periodo trascorso a terra, intendano riprendere servizio in mare.

Se il servizio in mare si svolge a bordo di navi cisterna è richiesta, per il rinnovo dei certificati, la specifica "competenza professionale in materia di navi cisterna" (art. 12.2 *bis*).

Uno degli aspetti più critici riguardanti il possesso dei certificati e le relative convalide è rappresentato dalla possibilità che questi possano costituire oggetto di frodi o pratiche illegali che gli Stati membri hanno il dovere di prevenire e, qualora si verificassero, di reprimere attraverso l'applicazione di sanzioni "effettive, proporzionali e dissuasive", come prescritto dall'art. 8 della dir. 2008/106.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, gli Stati membri interessati desi-

gnano apposite autorità nazionali competenti in materia le quali scambiano le informazioni raccolte in merito alle certificazioni dei marittimi con le autorità competenti degli altri Stati membri o di Paesi terzi.

Le previste sanzioni ed i provvedimenti disciplinari fanno seguito alla conclusione di indagini imparziali effettuate dagli Stati membri qualora sia stata presentata una “denuncia di comportamenti incompetenti, azioni, omissioni o comportamenti che mettono a rischio la protezione che possano arrecare una minaccia diretta alla sicurezza della vita o delle cose in mare o all’ambiente marino, da parte dei possessori di certificati di competenza, di certificati di addestramento o di convalide rilasciati da uno Stato membro ...” (art. 9.1).

Le sanzioni vengono opportunamente applicate dagli Stati membri nel caso in cui una compagnia marittima o un comandante arruolasse un soggetto che non possiede un certificato in base alle prescrizioni della direttiva in esame o nella circostanza in cui il comandante consentisse ad un membro dell’equipaggio di svolgere funzioni per le quali non risulta qualificato in base a quanto attestato nel proprio certificato³³ oppure ancora se una persona ottenesse di essere assunta con l’inganno o presentando documenti falsi (art. 9.3).

Una situazione meritevole di attenzione è infine rappresentata dalla circostanza in cui un marittimo, chiamato a prestare servizio su una nave battente bandiera di uno Stato membro, è in possesso di un certificato di competenza e/o di addestramento rilasciato da un paese diverso.

La dir. 2008/106, nell’intento di stabilire un sistema di norme calibrato su criteri comuni da utilizzare per il riconoscimento dei certificati rilasciati da paesi terzi, sancisce all’art. 19 una specifica procedura di riconoscimento dei certificati in ambito comunitario, grazie alla quale è possibile per coman-

³³ Ai sensi dell’art. 9.3, lettera b), dir. 2008/106 un soggetto è autorizzato a svolgere mansioni per le quali non è in possesso di idoneo certificato solo nel caso di una valida esenzione o di documenti di cui all’art. 19, paragrafo 7, secondo cui “uno Stato membro può, se le circostanze lo richiedono, autorizzare un appartenente alla gente di mare a prestare servizio in una qualità che non sia quella di ufficiale radio o di radiooperatore, ..., per un periodo di non oltre tre mesi a bordo di una nave battente la sua bandiera, quando egli sia in possesso di un certificato adeguato valido emesso e convalidato a norma di legge da un paese terzo che non è stato ancora convalidato dallo Stato membro interessato ai fini dell’abilitazione a prestare servizio a bordo di navi battenti la sua bandiera”, purché venga fornita prova documentale che la domanda di convalida è già stata presentata.

danti, ufficiali e radiooperatori in possesso di certificati rilasciati da altri Stati non appartenenti all'UE svolgere attività a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato membro.

La procedura consiste innanzitutto nella presentazione, da parte dello Stato membro interessato, di una domanda motivata di riconoscimento dei certificati alla Commissione. Quest'ultima, con la partecipazione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), ed eventualmente degli altri Stati membri interessati, raccoglie tutte le informazioni necessarie e "procede ad una valutazione dei sistemi di formazione e di abilitazione del paese terzo per il quale è stata presentata una domanda di riconoscimento al fine di verificare se tale paese soddisfa tutti i requisiti della Convenzione STCW e se siano state adottate le misure atte a prevenire frodi in relazione ai certificati" (art. 19.2). Successivamente alla delibera favorevole della Commissione vengono adottati gli atti di esecuzione³⁴ entro diciotto mesi dalla data di presentazione della domanda (art. 19.3).

La Commissione si occupa inoltre di redigere e tenere aggiornato un elenco dei paesi terzi riconosciuti pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, e detti riconoscimenti possono essere utilizzati da tutti gli Stati membri salvo il caso in cui siano stati revocati dalla stessa Commissione (art. 19.5). Quest'ultima ipotesi si verifica nel caso in cui uno Stato membro o la Commissione non reputa più soddisfatti i requisiti previsti dalla Convenzione STCW da parte di un paese terzo appartenente alla lista. In tal caso lo Stato membro e la Commissione si scambiano reciprocamente detta informazione nel minor tempo possibile, fornendo valide motivazioni. La Commissione, sempre in collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, effettua regolarmente, e almeno ogni cinque anni, un riesame dei paesi terzi riconosciuti e presenta agli Stati membri una relazione sui risultati delle valutazioni (artt. 20 e 21).

3.3. – Facilmente si può intuire che l'ottenimento dei dovuti certificati da parte dei soggetti interessati non è sufficiente affinché questi vengano arruolati a bordo delle navi battenti bandiera comunitaria. Occorre infatti te-

³⁴ I suddetti atti di esecuzione concernenti l'accoglimento della domanda di riconoscimento dei paesi terzi vengono adottati sulla base della procedura stabilita dall'art. 28.2 della direttiva in esame che prevede a sua volta l'applicazione dell'art. 5 del reg. 182/2011.

ner presente, come si è già evidenziato, il ruolo degli Stati di bandiera per quanto riguarda la formazione e valutazione della gente di mare, quello delle compagnie di navigazione in merito alla scelta dei marittimi da imbarcare e infine la funzione di controllo espletata dagli Stati costieri in merito alla conformità alla Convenzione STCW in materia di formazione del personale di bordo da parte delle navi che approdano nei loro porti.

Invero, quando ci si riferisce ai compiti ed alle responsabilità relativamente alla sicurezza nel corso della navigazione in generale e, in questo specifico contesto, all'arruolamento della gente di mare, si pone in primo piano il ruolo assunto dagli Stati comunitari quali Stati di bandiera. Tant'è vero che la stessa dir. 2008/106 disciplina, all'art. 17, la "responsabilità degli Stati membri in ordine alla formazione e alla valutazione" disponendo che spetta agli Stati in questione designare le autorità o gli organismi che si occupano della formazione e abilitazione della gente di mare, del rilascio dei certificati, della concessione delle dispense³⁵.

Gli Stati membri devono altresì provvedere ad assicurare che: i) la totalità delle attività di formazione e valutazione della gente di mare sia strutturata seguendo programmi scritti traccianti tutti gli aspetti relativi all'attività in questione, come i metodi e i mezzi di insegnamento, le procedure e il materiale scolastico utile al conseguimento dei livelli di competenza richiesti; ii) le attività di formazione del personale siano "condotte, controllate, valutate e coadiuvate da persone qualificate" che rispettino determinati requisiti impo-

³⁵ L'art. 16 dir. 2008/106 sancisce che, in casi eccezionali e con le dovute garanzie che non si causi pregiudizio alle persone, ai beni e all'ambiente, le autorità competenti possono concedere una dispensa che consente a un membro dell'equipaggio di prestare servizio, a bordo di una determinata nave, per un periodo prestabilito non superiore a 6 mesi, in un ruolo diverso da quello di radiooperatore (salvo specifiche disposizioni previste dalle norme radio), per il quale non possiede un idoneo certificato ma per il quale dimostri di essere sufficientemente qualificato e di ricoprire tale ruolo in maniera sicura. Le dispense non possono essere concesse a comandanti o direttori di macchina se non in caso di forza maggiore e per il minor tempo possibile. Il soggetto al quale viene concessa la dispensa deve essere abilitato ad occupare il posto immediatamente sottostante; in caso contrario la persona deve dimostrare di avere le conoscenze pratiche e le qualifiche che in base al giudizio delle autorità competenti risultano sufficienti ed equivalenti ai requisiti richiesti per occupare il posto vacante, e se manca un certificato appropriato, l'autorità può decidere di sottoporre il soggetto candidato ad una prova. Ad ogni modo il posto in questione sarà occupato appena possibile dal titolare di un certificato idoneo.

sti dalla stessa direttiva ³⁶; iii) i soggetti incaricati a svolgere attività di formazione in servizio o valutazione a bordo di una nave non ostacolano la normale conduzione della nave; iv) insegnanti, supervisori ed esaminatori siano adeguatamente qualificati nelle specifiche materie, rispetto ai tipi e ai livelli di formazione o valutazione delle competenze dell'equipaggio, per le quali sono chiamati a svolgere il proprio lavoro.

Come osservato in precedenza, il ruolo svolto dagli Stati membri di bandiera nella formazione dell'equipaggio ed i relativi controlli a garanzia del rispetto delle prescrizioni della Convenzione STCW assumono una posizione di primo piano, ma occorre altresì porre in rilievo che i soggetti interessati all'arruolamento dell'equipaggio a bordo delle navi sono ovviamente le compagnie di navigazione. È dunque evidente che nel momento in cui una compagnia di navigazione imbarca marittimi a bordo delle proprie navi (siano esse mercantili o per il trasporto di passeggeri) subentra la responsabilità dell'armatore nella scelta dei membri del proprio equipaggio e di conseguenza l'onere di verificare che si tratti di soggetti rispondenti ai requisiti di formazione cui si è fatto più volte riferimento.

Nello specifico gli Stati membri esigono, nel rispetto della dir. 2008/106, che le compagnie di navigazione ottemperino ad una serie di obblighi, tra cui: arruolare soltanto marittimi in possesso di adeguati certificati; conservare e rendere disponibile la documentazione dettagliata e i dati precisi relativi ai marittimi imbarcati, compresi tra l'altro quelli concernenti la loro esperienza, formazione, idoneità fisica e competenza; creare le condizioni per cui i marittimi possano familiarizzare con gli specifici compiti loro assegnati,

³⁶ La direttiva in esame esige che, per l'ottenimento dei certificati più volte menzionati, il personale, che svolge attività di formazione in servizio dell'equipaggio, sia a bordo che a terra, e il personale addetto alla supervisione della formazione devono, oltre che essere qualificati, "avere piena comprensione del programma di formazione e degli obiettivi di formazione specifici del particolare tipo di formazione impartita". Se la formazione prevede l'utilizzo di simulatori, le persone incaricate delle suddette attività di formazione devono possedere le adeguate conoscenze sia teoriche che pratiche nell'utilizzo dei simulatori stessi. Per quanto riguarda invece il personale addetto alla valutazione delle competenze deve trattarsi di soggetti con un idoneo livello di "conoscenza e comprensione delle competenze" oggetto della valutazione, adeguatamente istruiti sui metodi e sulle pratiche di valutazione, acquisiti anche attraverso sufficienti esperienze pratiche. Siffatta preparazione è richiesta altresì in caso di valutazione eseguita con l'ausilio di simulatori (art. 17.2, lettere d), e) ed f)).

con le installazioni, attrezzature, procedure e caratteristiche della nave ³⁷ allo scopo di rendere efficace lo svolgimento della propria attività abituale, ma anche di essere in grado di far fronte a situazioni di emergenza, sia ai fini della salvaguardia della vita in mare che della prevenzione ed eventuale contenimento dei danni da inquinamento; assicurarsi che la gente di mare abbia seguito corsi di ripasso e aggiornamento; trovare un metodo che renda efficace la comunicazione orale tra i membri dell'equipaggio come previsto dalla direttiva in esame (art. 14.1).

A tal proposito appare opportuno soffermarsi brevemente sulla questione relativa alla comunicazione tra i membri dell'equipaggio, trattandosi di un aspetto di non poco conto in quanto presenta una notevole incidenza sulla sicurezza durante la navigazione, in termini sia di salvaguardia della vita in mare sia di prevenzione dell'inquinamento marino. Basti pensare alle conseguenze che potrebbero verificarsi in caso di pericolo se i membri dell'equipaggio, sia di navi passeggeri che mercantili (in particolare se si tratta di navi che trasportano prodotti nocivi o carichi inquinanti), non fossero in grado di comunicare tra loro. Risulta pertanto "indispensabile creare un adeguato collegamento ai fini della comunicazione tra il capitano, gli ufficiali e i marinai ..."³⁸. A tal proposito la dir. 2008/106 dispone l'obbligo, a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato membro, di dotarsi di tutti gli "strumenti idonei ad un'efficace comunicazione orale per scopi di sicurezza fra tutti i membri dell'equipaggio della nave", al fine di ricevere e comprendere tempestivamente e correttamente le comunicazioni e le disposizioni impartite.

Nel caso specifico di navi passeggeri - battenti bandiera di uno Stato membro o registrate in un paese terzo, ma provenienti e/o dirette verso un porto comunitario - la compagnia di navigazione o il comandante stabilisce e iscrive nel

³⁷ Per favorire la familiarizzazione di cui sopra dei membri dell'equipaggio neoassunti, l'art. 14.3 dir. 2008/106 dispone che le compagnie di navigazione devono fornire ai comandanti istruzioni scritte contenenti le strategie e le procedure da seguire che includono: "a) la previsione di un lasso di tempo ragionevole durante il quale il marittimo neoassunto abbia l'opportunità di conoscere: i) l'equipaggiamento specifico che il marittimo utilizzerà o farà funzionare; e ii) le procedure di guardia, di sicurezza, di tutela dell'ambiente e di emergenza specifiche della nave e le disposizioni che il marittimo deve conoscere per poter adempiere correttamente i compiti assegnatigli; b) la designazione di un membro esperto dell'equipaggio che avrà la responsabilità di assicurare che ad ogni marittimo neoassunto siano comunicate le informazioni essenziali in una lingua a lui comprensibile".

³⁸ Vedasi *considerando* n. 12 e s. dir. 2008/106.

registro di bordo una “lingua di lavoro” che dovrà essere quella utilizzata da tutti i marittimi. Tra questi, in caso di situazioni di emergenza, deve essere facilmente individuabile il personale addetto all’assistenza dei passeggeri in grado di comunicare nella maniera più efficace possibile con i passeggeri stessi, al fine di impartire loro le corrette disposizioni ed evitare di esporli ad ulteriori pericoli.

Tale procedura avviene tenendo conto della combinazione di alcuni criteri quali: la lingua utilizzata dai passeggeri delle principali nazionalità che viaggiano su una determinata rotta; la probabilità che, indipendentemente dalla circostanza che l’equipaggio e i passeggeri parlino una lingua comune, l’utilizzo di un vocabolario di inglese possa essere di supporto nella comunicazione a un passeggero in difficoltà in modo da fornire istruzioni basilari in caso di pericolo; la capacità, qualora la comunicazione orale fosse “inattuabile”, di comunicare in altri modi (ad esempio attraverso gesti o attirando l’attenzione verso ciò che può risultare utile a prevenire danni); la qualità e la completezza delle informazioni di sicurezza fornite ai passeggeri nella loro madrelingua e infine le lingue utilizzate negli annunci di emergenza per indirizzare i passeggeri e agevolare i membri dell’equipaggio nell’assistenza ai passeggeri.

Per quanto riguarda invece le navi mercantili registrate in uno Stato membro, tutto il personale di bordo, dal comandante ai marinai di ogni ordine e grado, deve essere in grado di comunicare attraverso una o più lingue di lavoro comuni. È altresì previsto l’obbligo di dotarsi di adeguati strumenti per la comunicazione nave-terra (conformemente a quanto disposto in merito dalla Convenzione SOLAS)³⁹ (art. 18).

Si tenga inoltre conto che le compagnie, i comandanti e i singoli membri dell’equipaggio sono ritenuti individualmente responsabili circa l’adempimento dei propri obblighi (art. 14.2).

Infine, ma non meno importante, anche gli Stati di approdo hanno diritto ad effettuare i controlli e le dovute verifiche in merito alla conformità alla Convenzione STCW della formazione del personale di bordo. L’art. 22 dir. 2008/106 prevede infatti il diritto per gli Stati membri costieri di verificare che i marittimi imbarcati su tutte le navi⁴⁰ che approdano nei propri porti,

³⁹ Le comunicazioni si svolgono secondo quanto previsto dal capitolo V, regola 14, paragrafo 4 della Convenzione SOLAS 74.

⁴⁰ Non sono soggette ai controlli da parte degli Stati di approdo le navi escluse dall’ambito

indipendentemente dalla bandiera, siano in possesso del certificato di competenza e/o di addestramento o di altra prova documentale, assicurando altresì che tali controlli saranno eseguiti in applicazione di tutte le pertinenti disposizioni e procedure previste dalla dir. 95/21 (oggi dir. 2009/16) ⁴¹.

È inoltre necessario procedere alla valutazione dell'idoneità della gente di mare in servizio con riferimento alle norme tecniche in materia di guardia e protezione qualora: la nave sia stata coinvolta in una collisione, arenamento o incagliamento; durante la navigazione sia stato effettuato uno scarico illecito di sostanze dalla nave contravvenendo ad una Convenzione internazionale in materia; si sia verificata una manovra irregolare o pericolosa; dalle condizioni di gestione della nave scaturisca una situazione di pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, o un rischio per la protezione; si sia in presenza di un certificato ottenuto con la frode o il cui possessore risulti essere diverso dal soggetto cui è stato originariamente rilasciato; la nave batta bandiera di uno Stato che non ha ratificato la Convenzione STCW oppure il certificato del comandante, degli ufficiali o dei marinai sia stato rilasciato da un paese terzo che non ha ratificato la Convenzione in questione (art. 23.2).

In ogni caso, anche a seguito delle verifiche relative ai certificati, la valutazione effettuata nelle ipotesi appena elencate può includere l'obbligo per i membri dell'equipaggio di dimostrare le proprie competenze in relazione al ruolo ricoperto (art. 23.3).

Nella circostanza in cui, durante le ispezioni, emergano determinate carenze ⁴², lo Stato di approdo può decidere il fermo della nave (art. 24).

di applicazione della dir. 2008/106 di cui all'art. 2.

⁴¹ La dir. 95/21 sul *Port State Control* è stata abrogata e sostituita dalla dir. 2009/16 del 23 aprile 2009 "relativa al controllo da parte dello Stato di approdo", modificata da ultimo dalla dir. 2013/38 del 12 agosto 2013. Per approfondimenti sul *Port State Control* vedasi Turco Bulgherini, *Port State Control*, cit., 766 s.; C. Montebello, *Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control tra safety e security*, in questa *Rivista*, III, 2005; P. Simone, *Il Paris MoU del 1982 e il contributo dell'Unione europea al rafforzamento dei poteri di controllo dello Stato di approdo*, in questa *Rivista*, V, 2007; Bang, *Recommendations for Policies on Port State Control and Port State Jurisdiction*, cit., 116 s.; C. Russo, *L'attività di controllo dello Stato di approdo*, in *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo*, a cura di F. Pellegrino, cit., 185 s.

⁴² A prescindere dalle disposizioni della dir. 2009/16, gli unici motivi che consentono a uno Stato di approdo di procedere al fermo della nave ai sensi dell'art. 24 dir. 2008/106 sono costituiti dai casi in cui: i marittimi non possiedono i certificati adeguati, né è stata fornita valida

3.4. – Oltre a stabilire i requisiti minimi di formazione della gente di mare, il legislatore comunitario è intervenuto su un secondo fronte in tema di equipaggio, ovvero la regolamentazione dell'orario di lavoro dei marittimi.

Alcune brevi considerazioni di carattere generale conducono alla precisazione che in primo luogo l'organizzazione dell'orario di lavoro si inserisce all'interno di un concetto più vasto, vale a dire il benessere del lavoratore, che comporta, accanto all'indicazione di altri elementi che influiscono sulle condizioni di lavoro e che concorrono a migliorarle⁴³, la definizione dello *human factor*. Si tratta di un elemento piuttosto articolato che coinvolge una molteplicità di soggetti (membri dell'equipaggio, personale di terra, organizzazioni riconosciute, autorità preposte ai sistemi a terra di assistenza alla navigazione, ecc.)⁴⁴ e che ha costituito, e costituisce tuttora, oggetto di attenzione primariamente a livello internazionale.

Richiamando per l'appunto la definizione internazionalmente diffusa, che considera il fattore umano “come un fattore complesso multidimensio-

prova documentale dell'avvenuta presentazione, alle Autorità dello Stato di bandiera, della domanda di convalida per il riconoscimento del proprio certificato; sono state violate le norme di sicurezza previste dallo Stato di bandiera o le prescrizioni in materia di guardia in navigazione o in macchina; è assente una guardia del personale addetto al funzionamento di dispositivi essenziali per la sicurezza e per la prevenzione dell'inquinamento marino; non è garantita l'assegnazione dei turni di guardia a personale sufficientemente riposato e comunque idoneo al servizio.

⁴³ Concorrono alla valutazione del livello di benessere dei marittimi alcuni fattori quali le condizioni dell'alloggio, dei locali di lavoro, l'igiene, la presenza di aree destinate allo svago, tenuto conto che durante il periodo di imbarco la nave rappresenta per la gente di mare sia l'ambiente di lavoro che di vita in quanto il lavoratore una volta terminato il proprio turno di lavoro non rientra nella sua abitazione, ma rimane a bordo. Cfr. S. Bevilacqua, *Il tempo di lavoro e di riposo a bordo: considerazioni giuridiche e metagiuridiche*, in questa *Rivista*, III, 2005; Abbate, *La salute e la sicurezza dei lavoratori marittimi*, cit., 295 s.; Pentsov, *Standards of the International Labour Organization (ILO)*, cit., 9 s.

⁴⁴ La circostanza che l'elemento umano coinvolga una molteplicità di soggetti solleva la questione relativa alla presenza di “cause latenti” di errori umani che causano sinistri marittimi, individuabili nel tipo di sistema organizzativo e di regolazione del lavoro che pur incide sul comportamento del singolo. Ciò vuol dire che l'errore umano di cui si tratta non sempre è frutto di “scelte inadeguate (per negligenza, imprudenza o imperizia) dell'agente”, bensì talvolta scaturisce da decisioni inappropriate imposte dai livelli superiori di governo. In merito vedasi C. Ingratoci, *Inchieste marittime e investigazioni tecniche*, Milano, 2012, 58; L. Pischedda, *L'investigazione sui sinistri marittimi e l'errore umano*, in Romana-Mancuso (a cura di), *La sicurezza nella navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, Palermo, 2006, 91 s.

nale che riguarda sia la sicurezza marittima (*safety*) che la protezione dell'ambiente marino"⁴⁵, si coglie l'imprescindibile legame tra la sicurezza del lavoro e quella dell'ambiente circostante, che a sua volta sottintende la stretta connessione tra sicurezza del lavoratore marittimo e sicurezza della nave, non potendo evitare di ribadire che spesso le cause dei sinistri in mare si identificano nell'errore umano. Pertanto è evidente che la protezione dei lavoratori, in aggiunta al miglioramento delle loro condizioni di lavoro, consente di ridurre il rischio di incidenti, ragion per cui si può asserire che garantire la tutela dei lavoratori a bordo vuol dire anche perseguire un interesse pubblico.

Quanto esposto legittima la rilevanza del tema e la crescente attenzione che gli organismi internazionali e comunitari hanno rivolto alla regolamentazione dell'orario di lavoro quale elemento incisivo sul livello di affaticamento del marittimo e di conseguenza indicativo del livello di benessere di cui i soggetti imbarcati godono⁴⁶.

Tuttavia, prima ancora che l'organizzazione dell'orario di lavoro fosse disciplinata in ambito comunitario con riferimento specifico alla gente di mare, vi è stato un intervento di carattere più generale attraverso la dir. 93/104 del 23 novembre 1993, "concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro" (modificata da ultimo dalla dir. 2000/34 del 22 giugno 2000), recante prescrizioni minime in materia di tempo di lavoro (durata normale dell'orario di lavoro, lavoro straordinario e notturno) e di periodi di riposo in riferimento soltanto ad alcuni settori tra i quali non si annovera quello della navigazione marittima⁴⁷.

Di conseguenza si è palesata la necessità di regolamentare nello specifico l'orario di lavoro della gente di mare e si è così pervenuti all'emanazione del-

⁴⁵ Vedasi Risoluzione IMO A 850(20).

⁴⁶ È opportuno precisare che lo stato di benessere dei marittimi è determinato, oltre che dalla durata della prestazione lavorativa e dai periodi di riposo, anche dalla durata dell'imbarco comprensivo del periodo di navigazione, sosta in porto ed operazioni portuali.

⁴⁷ Nella prima versione della dir. 93/104 il legislatore comunitario ha volutamente escluso dal suo ambito di applicazione alcuni settori tra cui i trasporti e le attività esercitate in mare, demandando la loro regolamentazione ad apposite direttive, in particolare la dir. 1999/63. Da notare che a seguito della modifica operata dalla dir. 2000/34, la dir. 93/104 ha visto ampliarsi il suo originario campo di applicazione. Tale direttiva è stata successivamente abrogata e sostituita dalla dir. 2003/88 del 4 novembre 2003. Vedasi Bevilacqua, *Il tempo di lavoro e di riposo a bordo: considerazioni giuridiche e metagiuridiche*, cit.

la dir. 1999/63 del 21 giugno 1999 “relativa all’accordo sull’organizzazione dell’orario di lavoro della gente di mare concluso dall’Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell’Unione europea (FST)”, modificata dalla dir. 2009/13 del 16 febbraio 2009⁴⁸.

L’obiettivo di questa direttiva consiste appunto nell’attuazione dell’accordo, contenuto nel suo stesso allegato, conclusosi tra l’Associazione degli armatori dell’UE, rappresentante i datori di lavoro, e la Federazione dei sindacati dei trasportatori dell’UE in qualità di rappresentanti dei lavoratori marittimi.

L’accordo si applica a tutta la gente di mare imbarcata su una nave registrata in uno Stato membro dell’Unione europea e disciplina, attraverso l’adozione di una serie di clausole: la durata dell’orario di lavoro e dei periodi di riposo; il divieto di impiegare marittimi minorenni nei turni di notte e qualora il lavoro possa compromettere la loro salute o sicurezza; la possibilità per il comandante di sospendere il programma di riposo in casi di emergenza fino al ripristino delle condizioni di normalità; l’obbligo di tenere registri in cui riportare le ore giornaliere di lavoro e di riposo in modo da verificare la loro conformità a quanto disposto dall’accordo stesso; il divieto di assumere personale al di sotto dei sedici anni; l’obbligo dei marittimi di presentare, prima dell’ingaggio, un certificato medico attestante la loro idoneità al servizio; l’obbligo per gli armatori di fornire al comandante tutte le informazioni e le risorse necessarie all’adempimento degli obblighi previsti dall’accordo⁴⁹.

Alcuni mesi dopo l’emanazione della dir. 1999/63, il legislatore comunitario ha provveduto all’ampliamento dell’ambito di applicazione della stessa (e di conseguenza dell’accordo ECSA-FST) tramite la dir. 1999/95 del 13

⁴⁸ In merito alla dir. 2009/13 è interessante dare un rapido sguardo all’*iter* di formazione della medesima ed in particolare alla proposta, presentata a Bruxelles il 23 marzo 2012, [COM (2012) 134 definitivo] nella quale emergono l’importanza della Convenzione sul lavoro marittimo (CLM), elaborata dall’ILO e adottata a Ginevra nel 2006, ed il sostegno e l’approvazione da parte della Commissione UE relativamente ai contenuti della Convenzione in quanto essa contribuisce “utilmente a stabilire pari condizioni nel settore marittimo a livello mondiale fissando norme minime comuni per tutte le bandiere e i lavoratori marittimi”. Risulta evidente la posizione della Commissione UE, la quale incita gli Stati membri a ratificare la Convenzione nella convinzione che essa consente di “migliorare sensibilmente le condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi”. Per approfondimenti sulla Convenzione sul lavoro marittimo consultare il sito *web* <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--it/index.htm>.

⁴⁹ Vedi Brignardello, *op. cit.*, 186 s.

dicembre 1999 “concernente l'applicazione delle disposizioni relative all'orario di lavoro della gente di mare a bordo delle navi che fanno scalo nei porti della Comunità” che estende le disposizioni della dir. 1999/63 alle navi di qualsiasi nazionalità operanti all'interno delle acque comunitarie.

Inoltre, ad arricchire il quadro normativo comunitario in materia di regolamentazione dell'orario di lavoro e di riposo dei marittimi, interviene anche la già illustrata dir. 2008/106⁵⁰.

La trattazione della questione dell'idoneità al servizio, così come intesa dalla direttiva, si concentra su tre aspetti fondamentali: le misure adottate ai fini della prevenzione dell'affaticamento del personale, i controlli ad opera degli Stati membri in merito al rispetto delle disposizioni in materia di organizzazione dell'orario di lavoro da parte delle compagnie di navigazione, i casi di deroga ai periodi di riposo.

Per quanto riguarda il primo aspetto gli Stati membri sono tenuti a stabilire “periodi di riposo obbligatorio per il personale di guardia e per quanti svolgono compiti attinenti alla sicurezza, alla protezione e alla prevenzione dell'inquinamento ...” in modo da prevenire l'affaticamento del personale che potrebbe compromettere l'efficienza dell'attività svolta (art. 15.1)⁵¹.

⁵⁰ In ambito internazionale, oltre alla Convenzione STCW ed all'omonimo Codice, richiamati anche a livello comunitario dalla stessa dir. 2008/106, assume rilievo la Convenzione ILO n. 180, adottata a Ginevra il 22 ottobre 1996, sull'orario di lavoro della gente di mare e la composizione dell'equipaggio, che si fonda sulla determinazione della durata massima di lavoro e minima di riposo, nonché sulla realizzazione di un sistema che rende applicabili le disposizioni della Convenzione anche a navi immatricolate in paesi terzi attraverso i controlli dello Stato di approdo. La Commissione europea ha esortato gli Stati membri a ratificare la Convenzione ILO n. 180 e il Protocollo alla Convenzione ILO n. 147 del 1996 attraverso la Raccomandazione del 18 novembre 1998, “concernente la ratifica della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro n. 180 sull'orario di lavoro della gente di mare e sulla composizione dell'equipaggio, nonché la ratifica del Protocollo del 1996 relativo alla Convenzione sulla marina mercantile (norme minime) del 1976” (in *GUCE L* 43 del 17 febbraio 1999). Cfr. Bevilacqua, *op. cit.* e per maggiori dettagli sulla Convenzione ILO vedasi il sito *web* all'indirizzo http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:55:0::NO::P55_TYPE,P55_LANG,P55_DOCUMENT,P55_NODE:REV,en,C180,%2FDocument.

⁵¹ In riferimento alle ore di riposo, l'art. 15.4 dir. 2008/106 dispone che al personale sia concesso un periodo di riposo: “a) di almeno dieci ore ogni ventiquattro ore; e b) di settantasette ore ogni sette giorni”. Va peraltro tenuto presente che l'efficienza del personale potrebbe essere altresì compromessa dall'uso di alcol e droga, per cui gli Stati membri provvedono all'adozione di adeguate misure anche in merito alla prevenzione di tale fenomeno (art. 15.2 dir. 2008/106).

In merito al controllo da parte degli Stati membri, la registrazione delle ore di riposo giornaliero dei marittimi, tenuta in formato *standard* sia nella lingua di lavoro che in inglese, è utilizzata per il monitoraggio e la verifica della conformità di ciò che risulta dalla registrazione con quanto disposto dalla direttiva in questione (art. 15.9).

Infine viene consentito al comandante di una nave di sospendere il programma delle ore di riposo del personale di bordo qualora si verificasse una situazione di emergenza, fino al ripristino della condizione di normalità, al fine di garantire la sicurezza della nave, delle persone a bordo o del carico. Non appena si esaurisce l'emergenza, il comandante deve disporre che i marittimi, che hanno prestato servizio durante le proprie ore di riposo, godano di un adeguato periodo di sospensione dal lavoro (art. 15.10).

4. – Dal quadro appena delineato emerge l'impegno del legislatore, internazionale e comunitario, nell'affrontare il tema della sicurezza nel corso della navigazione marittima anche attraverso interventi incisivi sulla formazione dei membri dell'equipaggio e mediante la regolamentazione dell'orario di lavoro degli stessi quale elemento cruciale ai fini del raggiungimento del più ampio obiettivo della sicurezza marittima in generale, a dimostrazione della consapevolezza che garantire la sicurezza è divenuto ormai un obbligo verso l'intera collettività, dunque un obiettivo di interesse generale. Inoltre non si può non tenere conto del ruolo propositivo e anticipatore da parte dell'Unione europea la quale, attraverso l'emanazione di appositi regolamenti e direttive, ha reso immediatamente applicabili le disposizioni in materia di *safety* imposte a livello internazionale. Tuttavia, considerando che le direttive rappresentano la fonte normativa maggiormente utilizzata dal legislatore comunitario e tenuto conto che si tratta di uno strumento che lascia un certo margine discrezionale a ciascuno Stato membro quanto a modalità di attuazione dei principi in esse contenuti, potrebbe presentarsi il rischio di perdita di uniformità che al contrario rappresenta uno dei principali propositi del legislatore sia internazionale che comunitario al fine di aumentare l'efficacia delle disposizioni sulla sicurezza ⁵².

Ad ogni modo, pur trattandosi di disposizioni alquanto complesse e articolate, va sottoscritto lo "sforzo" normativo teso al rafforzamento della sicu-

⁵² Vedasi Brignardello, *op. cit.*, 195 s.

rezza, in questo caso rispetto all'equipaggio, che risulta chiaramente dalle ampie e dettagliate disposizioni in materia. Basti pensare, come si è visto, alla procedura prevista per il rilascio dei certificati, alle puntuali disposizioni in merito alla regolamentazione dell'orario di lavoro, alla rilevanza che viene data alla comunicazione tra i membri dell'equipaggio attraverso l'utilizzo di una lingua comune oppure ancora alle procedure di controllo spettanti agli Stati di bandiera, nonché il complesso sistema di verifiche e controlli da parte degli Stati di approdo rispetto alle navi di qualunque nazionalità che fanno scalo nei propri porti.

La questione che, a mio parere, si potrebbe però porre è quella relativa all'effettiva, seppur non sempre agevole, applicazione di queste norme che consentirebbe di cogliere, con maggiore certezza ed efficacia, da un lato i punti di forza e dall'altro eventuali lacune da colmare. Prendendo in considerazione, ad esempio, i certificati, ricordando che sono gli Stati membri di bandiera a dover assumersi la responsabilità in merito alla formazione e valutazione della gente di mare rilasciando appositi certificati attestanti le competenze in capo ai marittimi, la circostanza che tali documenti possano costituire oggetto di frodi o pratiche illegali fa sorgere il dubbio che i controlli da parte degli Stati di bandiera possano concretamente non essere sempre puntuali o, quanto meno, possano apparire non del tutto efficaci, constatando altresì la probabile non adeguatezza delle misure sanzionatorie che potrebbero risultare non abbastanza dissuasive e di conseguenza non sufficienti a contrastare tali pratiche illegali. Inoltre vi è da prendere atto che tali azioni emergono, nella maggior parte dei casi, solo a seguito di indagini eseguite qualora vi fosse, ai sensi dell'art. 9.1 dir. 2008/106, una "denuncia di comportamenti incompetenti, azioni, omissioni o comportamenti che mettono a rischio la protezione che possano arrecare una minaccia diretta alla sicurezza della vita o delle cose in mare o all'ambiente marino, da parte dei possessori di certificati di competenza, di certificati di addestramento o di convalide rilasciati da uno Stato membro in relazione all'adempimento delle funzioni relative ai loro certificati ...". In questo caso potrebbe risultare utile semplicemente effettuare più precisi controlli e verifiche in anticipo rispetto all'arruolamento dei potenziali marittimi, dando luogo ad un'azione preventiva del verificarsi di siffatte circostanze, oltre che indubbiamente incrementare la sicurezza grazie alla presenza a bordo della nave di personale qualificato e

competente.

Altro aspetto che, a mio avviso, potrebbe suscitare qualche perplessità sempre in riferimento all'efficacia dei controlli riguarda, in tema di organizzazione dell'orario di lavoro, l'effettiva verifica della rispondenza delle ore di riposo dei marittimi registrate a bordo con le ore di riposo di cui gli stessi hanno effettivamente beneficiato. Potrebbe infatti accadere che il sistema di registrazione venga falsato in modo tale che, in caso di verifica, le ore di riposo registrate risultino a norma con quanto previsto dalle vigenti disposizioni in tema. Rappresentando al momento tale sistema l'unico utilizzato per il monitoraggio delle ore di riposo dei marittimi, c'è da chiedersi se sia possibile adottare ulteriori o diverse misure a ciò finalizzate, essendo ormai pacifico che l'affaticamento dei marittimi rientra tra le cause che provocano sinistri in mare.

Un cenno merita poi la problematica relativa all'utilizzo di una lingua comune in primo luogo tra i membri dell'equipaggio e, in caso di navi adibite al trasporto di passeggeri, tra i membri dell'equipaggio e i passeggeri stessi. Se così non fosse, nella sfortunata ipotesi di circostanze avverse, ci si potrebbe trovare di fronte al rischio che non si riesca a fronteggiare adeguatamente una situazione di pericolo a causa delle difficoltà di comunicazione tra i membri dell'equipaggio non in grado di coordinare le azioni necessarie alla gestione del pericolo stesso. Anche in questo caso sarebbe, a mio avviso, opportuno procedere attraverso una più attenta azione preventiva, assicurandosi della compatibilità delle conoscenze linguistiche tra i soggetti che andranno a comporre l'equipaggio di una determinata nave⁵³.

Detto ciò vi è un ulteriore elemento da considerare nel senso che se anche tutti i controlli fossero rigorosamente eseguiti e da essi risultasse che i marittimi imbarcati rispettano i requisiti di formazione e gli orari di lavoro e di riposo imposti dalla normativa, e tenuto altresì conto del supporto delle più avanzate tecnologie il cui inarrestabile sviluppo non fa che incrementare la sicurezza in senso tecnico, non si può escludere che l'errore umano sia il risultato di fattori di diversa natura rispetto a quelli precedentemente elencati, ovvero figure quale risultato di decisioni o comportamenti arbitrari di singoli soggetti. Si pensi, ad esempio, ad un atto temerario compiuto dal comandante della nave il quale potrebbe decidere di seguire una rotta pericolo-

⁵³ Vedasi Pischedda, *op. cit.*, 112.

sa a causa di condizioni meteo-marine particolarmente avverse⁵⁴ o per la notoria presenza di pirati. Si tratta di casi imprevedibili che, purtroppo, esulano dall'esistenza di una normativa puntuale sulla formazione della gente di mare e sulla regolamentazione dell'orario di lavoro che, se anche rigorosamente rispettata, non rappresenta di per sé uno strumento sufficiente ad impedire in assoluto il verificarsi di sinistri nel corso della navigazione causati dal comportamento umano. Ciò nonostante è, a mio avviso, opportuno che il legislatore comunitario continui nella strada intrapresa in quanto, grazie all'implementazione delle misure finora adottate, appare possibile ridurre la probabilità di incidenti marittimi aventi causa negli errori umani provocati da scarsa preparazione o da stanchezza.

⁵⁴ Vedasi anche Ingratoci, *op. cit.*