

RAPPORTO DEL GOVERNO ITALIANO SULL'APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE N. 114/1959 (CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO DEI PESCATORI). Anno 2011.

In merito all'applicazione, nella legislazione e nella pratica, della Convenzione in esame, si comunica che, nel periodo intercorso dall'invio dell'ultimo rapporto, (di cui si allega copia - all.1), non sono intervenute variazioni di particolare rilievo rispetto a quanto già rappresentato. Si confermano, pertanto le informazioni ivi riportate.

Ciò posto, in merito ai quesiti di cui all'articolato della Convenzione, si ribadisce quanto segue.

La normativa di riferimento è contenuta, in via generale, nel Codice della navigazione, e nel relativo Regolamento di attuazione¹.

Una disciplina più specifica è prevista dal D.lgs. 26 maggio 2004, n. 153 (Attuazione della legge 7 marzo 2003, n. 38, in materia di pesca marittima); dal Contratto collettivo nazionale di categoria e dal contratto individuale di arruolamento; dalla legge n.963 del 14 luglio 1965 (Disciplina della pesca marittima); e dal Decreto del Presidente della Repubblica n.1639, recante *Regolamento per l'esecuzione della Legge 14 luglio 1965, n.963, riguardante la disciplina della pesca marittima*.

Per quanto concerne il registro dei pescatori, lo stesso è disciplinato dall'art. 2 del citato D.lgs. 153/2004. A norma del suddetto articolo al Registro dei pescatori marittimi, istituito presso le Capitanerie di porto, debbono iscriversi coloro che intendano esercitare la pesca marittima a scopo professionale nelle acque rientranti nelle attribuzioni conferite dalle leggi vigenti al Ministero competente e, limitatamente ai cittadini italiani, nel mare libero. Occorre precisare, a tale riguardo, che è considerata pesca marittima ogni attività diretta a catturare esemplari di specie il cui ambiente abituale o naturale di vita siano le medesime acque di competenza del Ministero, indipendentemente dai mezzi adoperati e dal fine perseguito.

Il registro dei pescatori si compone di due parti: nella prima parte sono iscritti quanti esercitano la pesca a bordo di navi, mentre nella seconda parte sono iscritti quanti esercitano tale attività senza imbarco o negli impianti di pesca. Sono iscritti nella prima parte del registro anche coloro che esercitano promiscuamente le due forme di attività. Il certificato d'iscrizione è il documento di abilitazione all'attività di pescatore marittimo ed è rilasciato dal capo dell'ufficio di iscrizione.

Nell'esercizio dell'attività di vigilanza sulla pesca, l'autorità competente accerta il possesso del certificato di iscrizione da parte di chi esercita professionalmente la pesca marittima.

¹Approvato con DPR 15 febbraio 1952 n. 328.

ARTICOLI 1 e 2

Per quanto riguarda il significato delle espressioni “nave da pesca” e “pescatore”, si rinvia a quanto già comunicato con il precedente rapporto (2006).

ARTICOLI 3, 6 e 7

Per quanto riguarda l'esercizio dell'attività di pesca e i rapporti di lavoro a bordo della pesca marittima, essi sono disciplinati dal **Contratto collettivo nazionale di lavoro per gli addetti imbarcati su natanti esercenti la pesca marittima (d'ora in avanti CCNL)**, stipulato dai soggetti maggiormente rappresentativi del settore la FEDERPESCA e le organizzazioni sindacali: FAI-CISL, FLAI-CGIL e UILA PESCA, rinnovato il 20 maggio 2009.

Nel contratto si esplicita che per ogni tipo di nave e di pesca il personale di bordo è inquadrato secondo le tabelle minime di armamento della pesca che sono concordate tra l'armatore o un suo delegato e le organizzazioni sindacali alla presenza delle Autorità marittime nazionali, solo per le norme sulla sicurezza della navigazione.

Le stesse tengono conto del tipo di pesca, delle quantità/qualità del pescato e delle zone ove si esercita con carattere di prevalenza la pesca medesima.

In Italia, l'elemento che caratterizza il rapporto di lavoro del marittimo, denominato **contratto di arruolamento**, rispetto al “normale” rapporto di lavoro subordinato è il fatto che nel suddetto contratto, oltre al consueto scambio tra prestazione di lavoro e retribuzione, si aggiunge l'ulteriore onere di garantire la sicurezza della navigazione. Da ciò deriva il carattere dell'inderogabilità di molte norme che ne disciplinano i vari aspetti.

La sicurezza della navigazione è fortemente correlata alla professionalità del personale marittimo ed alla sua idoneità fisica all'impiego. E' questo lo spirito che ispira le norme contenute nel Codice della navigazione (articoli da 323 a 375) e nel relativo regolamento di attuazione (articoli da 437 a 440).

A tale proposito, si precisa che l'articolo 374 del Codice della navigazione (si veda all. 6) stabilisce che le disposizioni degli articoli 323, 324, 325; da 328 a 334; 336 1° e 2° comma; 346, 347; da 363 a 371 (formazione, effetti, cessazione e risoluzione del contratto; rimpatrio dell'arruolato; diritti derivanti dalla cessazione e risoluzione del contratto, ecc.), non possono essere derogate né dalle norme dei contratti collettivi, né dal contratto individuale di arruolamento. Le disposizioni degli articoli 326; 336 3° comma; da 337 a 345; da 348 a 362

possono essere derivate dalle norme dei contratti collettivi, ma non possono essere derivate dal contratto individuale se non a favore dell'arruolato. Tuttavia, neppure con le norme dei contratti collettivi si può aumentare il termine previsto dal 1° e dal 2° comma dell'articolo 326, né si può diminuire il termine previsto dal 3° comma dello stesso articolo.

Per quanto riguarda il contenuto del contratto di arruolamento, si ribadisce che, ai sensi dell'articolo 332, tale contratto deve enunciare: il nome o il numero della nave sulla quale l'arruolato deve prestare servizio, o la clausola secondo la quale l'arruolato può obbligarsi a prestare servizio su una nave non determinata fra quelle appartenenti all'armatore o su più di esse successivamente; il nome, il luogo e la data di nascita dell'arruolato, l'anno di nascita, il domicilio, l'ufficio di iscrizione e il numero di matricola dell'arruolato; la qualifica e le mansioni; il viaggio o i viaggi da compiere e il giorno in cui l'arruolato deve assumere servizio, se l'arruolamento è a viaggio; la decorrenza e la durata del contratto, se l'arruolamento è a tempo determinato; la decorrenza del contratto, se l'arruolamento è a tempo indeterminato; la forma e la misura della retribuzione; il luogo e la data della conclusione del contratto; l'indicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro.

L'art. 6 del CCNL disciplina i vari tipi di contratto d'imbarco (a tempo indeterminato, convenzioni per una sola campagna di pesca o per un particolare tipo di pesca; altri tipi di convenzione a tempo determinato per raccordare eventuali esigenze collegabili alle stagionalità di specifici ed identificati ambienti territoriali ed infine la pesca oceanica, il cui rapporto di lavoro sarà a "campagna di pesca").

Mentre, ai sensi dell'art. 325 del Codice della navigazione il contratto di arruolamento può essere stipulato:

- 1) per un dato viaggio o per più viaggi;
- 2) a tempo determinato;
- 3) a tempo indeterminato.

In base a quanto previsto dall'art. 328 del Codice della navigazione, il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere stipulato per iscritto con atto pubblico ed essere fatto pervenire all'autorità marittima (Capitaneria di Porto); nel caso sia stipulato all'estero, l'autorità consolare lo trasmetterà all'organo territorialmente competente. Inoltre il contratto deve, sempre a pena di nullità, essere annotato dall'autorità marittima sul ruolo di equipaggio oppure sulla licenza.

Prima della sottoscrizione, il contratto deve essere letto e spiegato al marittimo; l'adempimento di tale formalità si deve far constare nel contratto stesso.

Il Contratto di arruolamento viene stipulato sul piano nazionale tra le Federazioni degli armatori e quella dei marittimi; esso disciplina i reciproci rapporti tra armatore

(rappresentato dal comandante) ed arruolati e stabilisce la prestazione dell'uno e degli altri costituita dal lavoro, per parte dell'equipaggio, e della corresponsione di vitto, alloggio, assistenza e compensi da parte dell'armatore.

Lo stesso contratto è continuamente soggetto a revisioni e variazioni; di solito esso ha la durata di pochi anni (due o tre) dopo di che viene rinnovato per l'adeguamento alle mutate esigenze della vita o per il cambiare delle necessità della navigazione. Tuttavia la forma del contratto e le disposizioni essenziali rimangono invariate in quanto esse sono stabilite dal Codice della Navigazione.

Il contratto di arruolamento ha per oggetto la prestazione di servizio su nave determinata. Tuttavia l'arruolato può, con patto espresso contenuto nel contratto di arruolamento, obbligarsi a prestare servizio su una nave non determinata fra quelle appartenenti all'armatore o su più di esse successivamente.

In merito alla stipula del contratto di arruolamento, si fa presente che all'atto dell'imbarco viene stipulata davanti all'Autorità marittima o consolare, firmata dalle parti, una "convenzione di imbarco" (vedi Tab. 1).

Copia delle convenzioni d'imbarco dovranno essere depositate, a cura degli armatori, presso le autorità marittime competenti: capitanerie di porto e/o autorità marittime preposte, a disposizione delle OO.SS. firmatarie del contratto e/o di Enti ed Istituti da esse costituiti.

Tabella 1 Convenzione di imbarco

Fac-simile
AUTORITA' MARITTIMA (_____)
del Compartimento Marittimo di.....
CONVENZIONE DI IMBARCO
L'anno _____ il giorno _____ del mese di _____, innanzi a noi, Ufficiale delegato dal Sig. Comandante del Porto a ricevere le Convenzioni di arruolamento, si è presentato il Sig. _____, il quale, in forza di atto di _____ rogato _____ è stato costituito procuratore, ovvero armatore o Capitano del peschereccio denominato _____ di tonnellate _____ iscritto al N° _____ di matricola presso la Autorità marittima di _____ adibito al servizio di pesca _____ e le persone di cui appresso indicate, le quali, dovendo far parte dell'equipaggio del natante predetto, dichiarano di imbarcarsi ai patti e condizioni stabilite nel vigente contratto collettivo nazionale di lavoro per gli addetti alla pesca marittima ed alle seguenti condizioni particolari:
Il contratto è stipulato a: _____ (*)
durata presunta in mesi: _____
* 1) tempo determinato; 2) tempo indeterminato, 3) campagna di pesca oceanica; 4)

campagna di pesca entro il mediterraneo; 5) tipo particolare di pesca;
La retribuzione è stabilita a: _____ (**)
**A) alla parte con minimo monetario garantito come da tabelle allegate al CCNL;
B) minimo monetario garantito più premio di produzione;
Data lettura delle norme del detto contratto collettivo, che ad ogni buon fine ed effetto si intendono come testualmente riprodotte nella presente convenzione, data altresì lettura di quest'ultima, le parti hanno pienamente confermato sottoscrivendo con noi il presente atto.
Cognome e nome Matricola Compart. Data nascita Grado a bordo Retribuzione Parte

ARTICOLO 4

Ai sensi dell'art. 4 del CCNL per il personale imbarcato sulle navi adibite alla pesca marittima², le organizzazioni stipulanti il suddetto contratto reciprocamente si impegnano a ritenere tale contratto collettivo come l'unica ed esclusiva fonte contrattuale della disciplina dei rapporti di lavoro della pesca marittima.

Qualora altre organizzazioni siano interessate a regolare i rapporti di lavoro dei propri lavoratori dipendenti, uniformandosi alla disciplina stabilita dal contratto, lo potranno recepire nella sua interezza, impegnandosi alla piena e completa applicazione, presso i loro associati, dei contenuti normativi ed economici definiti dal medesimo.

Le stesse organizzazioni dichiarano, altresì, ad ogni effetto, di astenersi dalla eventuale stipulazione in sede separata di patti e/o accordi diretti ed indiretti con soggetti estranei alla convenzione, ed escludono, inoltre, che la eventuale adesione al contratto collettivo possa comportare anche poteri in ordine alla stipulazione di eventuali successivi accordi modificativi e/o integrativi e/o rinnovativi della disciplina, definita nella propria interezza, nella stipula del contratto collettivo di cui trattasi.

² Sottoscritto in data 20 maggio 2009 dalla Federazione nazionale delle imprese di pesca (FEDERPESCA) e dalle Organizzazioni sindacali FAI-CISL, FLAI-CGIL E UILA-Pesca (che riproduce pressoché identicamente la disciplina racchiusa nel precedente CCNL dell'8 marzo 2005).

ARTICOLO 5

La gente di mare deve essere munita di un **libretto di navigazione** (art. 122 del Codice della navigazione).

Quest'ultimo è l' unico documento che abilita alla professione marittima (Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima, all'art. 220). Per la gente di mare di terza categoria, tale abilitazione è limitata esclusivamente all' esercizio del traffico locale e della pesca costiera. Esso, inoltre, costituisce un documento di identità personale che vale anche come passaporto per le esigenze connesse con l'esercizio della professione marittima. Esso ha anche lo stesso valore nei casi stabiliti da leggi e regolamenti speciali. Il libretto di navigazione vale anche, a tutti gli effetti di legge, come libretto di lavoro per il servizio prestato dagli iscritti nelle matricole della gente di mare a bordo delle navi e dei galleggianti.

Va precisato, inoltre, che le norme per il coordinamento del libretto di navigazione con quello di lavoro a terra sono stabilite con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, sentite le associazioni sindacali interessate.

In particolare, le annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco devono essere effettuate sul libretto al momento in cui il marittimo imbarca o sbarca. Esse devono indicare il luogo e la data dell' imbarco; la qualifica con la quale il marittimo è arruolato; il tipo, il nome, il tonnellaggio, l' ufficio e il numero di iscrizione della nave; il numero e la serie del ruolo di equipaggio; il luogo e la data di sbarco con l' indicazione del motivo dello sbarco stesso, nonché della specie della navigazione compiuta (Art. 223 del medesimo Regolamento - Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco).

ARTICOLO 8

La legislazione di riferimento per **l'affissione dell'albo a bordo** è individuata dall'art. 48 del CCNL (Affissione del contratto a bordo) e dall'art.333 del Codice della navigazione (Albo a bordo per l'affissione delle disposizioni concernenti il contratto di arruolamento).

Su ogni nave nazionale deve essere tenuto, in un luogo accessibile all'equipaggio, un albo, nel quale sono affisse le norme di legge e di regolamento relative all'arruolamento, i contratti collettivi di arruolamento, i regolamenti di servizio ed ogni altra disposizione di cui venga prescritta l'affissione dall'autorità (art. 333 del Codice della navigazione).

ARTICOLI 9 e 10

In merito alla **risoluzione del contratto d'imbarco**, si rappresenta che la questione è regolata sia dagli artt. 41 (Risoluzione del rapporto di lavoro) e 62 (Servizio militare) del già citato CCNL, sia dal Codice della navigazione (artt. 340-368 che disciplinano la cessazione e la risoluzione del contratto).

In base a quanto previsto dall'art. 41 il contratto d'imbarco a tempo indeterminato può essere risolto dalle parti con comunicazione scritta e dieci giorni di preavviso. Il contratto si risolve per giusta causa e giustificato motivo.

Inoltre le varie ipotesi contemplate dall'art. 9 della Convenzione per la risoluzione di diritto del contratto (morte del pescatore, perdita o innavigabilità del peschereccio...) sono disciplinate dall'art. 343 del Codice della navigazione.

ARTICOLO 11

La questione è regolata dall'art. 346 del Codice della navigazione stabilendo che su domanda dell'arruolato l'autorità marittima o quella consolare, può ordinare lo **sbarco immediato** se il comandante ha commesso contro di lui abusi di potere o ha tollerato che tali abusi fossero commessi da altre persone, ovvero non gli ha fornito, senza giustificato motivo, i viveri nella misura dovuta o l'assistenza sanitaria alla quale egli ha diritto. In questo caso, il contratto si considera risolto per colpa dell'armatore.

DOMANDA DIRETTA DELLA COMMISSIONE DI ESPERTI

In riferimento alla richiesta di informazioni da parte della Commissione di Esperti si rappresenta quanto segue.

In Italia si stimano in circa 28mila (2011) le unità impiegate nella pesca a tempo pieno per tutto l'anno, dato probabilmente approssimato per difetto, considerata l'impossibilità di conoscere la consistenza dei lavoratori non regolari e degli addetti alla vallicoltura, miticoltura e ostricoltura.

Nel 2008 18.000 occupati erano assicurati all'Inail e 10.000 all'Ipsema. I due istituti avevano ambiti di copertura assicurativa distinti: all'Inail competeva la pesca i acque interne, la piccola pesca marittima (lavoratori autonomi o cooperative con natanti fino a 10 tonnellate di stazza lorda) e le attività complementari di vallicoltura, miticoltura e ostricoltura; all'ex Ipsema la pesca in mare aperto condotta con natanti di stazza lorda superiore alle 10 tonnellate e, in generale, i lavoratori dipendenti. Con la legge n.122 del 30 luglio 2010 l'Ipsema è stato incorporato dall'Inail.

III. Si precisa, inoltre, per quanto riguarda le autorità competenti:

Collocamento della Gente di mare: ai sensi del DPR 18 aprile 2006, n. 231 gli Uffici di collocamento della gente di mare (UCGM), nelle articolazioni territoriali dipendono funzionalmente dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, ma rimangono incardinati presso le Capitanerie di Porto - Uffici della Guardia Costiera dipendenti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si occupano dell'arruolamento, ossia dell'assunzione, dei lavoratori marittimi appartenenti alla gente di mare disponibili a prestare servizio a bordo dei pescherecci per conto di un armatore o società di armamento.

Comando Generale delle Capitanerie di Porto è competente per gli aspetti della **Sicurezza della Navigazione**. Nello specifico della Convezione n.144 del 1959, la recente circolare relativa alle "Linee guida per la determinazione delle tabelle minime di armamento, ai fini della sicurezza, del naviglio mercantile e da pesca nazionale, in attuazione della Risoluzione IMO A.890 (21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23)" (si veda all. 7), diffusa il 20 ottobre 2010, ribadisce i criteri dei livelli minimi di sicurezza e di organizzazione del lavoro a bordo anche delle unità da pesca, pur sottolineando la peculiarità dell'esercizio di pesca, ben rappresentate a livello territoriale e nazionale dal Contratto collettivo nazionale di lavoro per gli addetti imbarcati sulla navi adibite alla pesca marittima.

Per quanto riguarda la **Vigilanza ed il controllo della pesca marittima** l'art.21 della Legge 14 Luglio 1965 n. 963 recante la disciplina della pesca marittima prevede che *la sorveglianza sulla pesca e sul commercio dei prodotti ittici e l'accertamento delle infrazioni alle leggi ed ai regolamenti che li riguardano sono affidati alla Direzione del Comandante della Capitaneria di Porto*. Successivamente l'attività di vigilanza e controllo della pesca marittima e dell'acquacoltura e delle relative filiere, con decreto interministeriale n°100 del 27.5.2005, è stato istituito, presso il Ministero delle politiche agricole e forestali, il Reparto Pesca Marittima (RPM) del Corpo delle Capitanerie di porto, posto alle dipendenze funzionali del Ministero delle politiche agricole e forestali.

Per completezza di informazione si comunicano i dati relativi alle violazioni nel lavoro marittimo. La documentazione raccolta dal Centro Controllo Nazionale Pesca nel 2010 su un

sistema informatizzato consente di rilevare le specifiche violazioni nel lavoro marittimo ed in particolare sono stati registrati essenzialmente tre tipologie di infrazione:

- omessa registrazione nel ruolino d'equipaggio;
- incompleto numero dei componenti come indicato dalla Tabella minima di sicurezza;
- art.23 (Medico competente e sorveglianza sanitaria del lavoratore marittimo) del D.lgs. 27 luglio 1999, n. 271 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali).

Dal 1° gennaio 2010 al 31 dicembre 2010 sono state accertate n. 184 violazioni e dal 1° gennaio 2011 al 19 ottobre 2011 n. 108. A tal proposito, confrontando i due dati, si rileva una sensibile diminuzione delle violazioni accertate.

Il presente rapporto è stato inviato alle organizzazioni datoriali e sindacali riportate nell'elenco allegato.

ALLEGATI:

- All. 1 - Rapporto anno 2006;
- All. 2 - D.lgs. 26 maggio 2004, n. 153 (Attuazione della legge 7 marzo 2003, n. 38, in materia di pesca marittima);
- All. 3 - Contratto collettivo nazionale di lavoro per il personale imbarcato sulle navi adibite alla pesca marittima del 20 maggio 2009;
- All. 4 - Legge n.963 del 14 luglio 1965 (Disciplina della pesca marittima);
All. 5 - DPR 2 ottobre 1968, n.1639 (Regolamento per l'esecuzione della Legge 14 luglio 1965, n.963, riguardante la disciplina della pesca marittima);
- All. 6 – Codice della navigazione (Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327) ;
- All. 7 – “Linee guida per la determinazione delle tabelle minime di armamento, ai fini della sicurezza, del naviglio mercantile e da pesca nazionale, in attuazione della Risoluzione IMO A.890 (21), come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23)”.
- All. 8 - Regolamento per l'esecuzione della navigazione (navigazione marittima) approvato con DPR 15 febbraio 1952, n. 328;
- All. 9 - Copie di verbali di accertamento e contestazione.