

ALLA CORTESE ATTENZIONE DEL PROCURATORE CAPO

Della PROCURA DELLA REPUBBLICA

DI MILANO

Via Fatebenefratelli, 11

20121 Milano

Il sottoscritto Gianni Franzoni nato a Mantova il 29/01/1951 e residente a Varazze (SV) via Bernardo Pizzorno 11/18 (gnm.franz@fastwebnet.it) assistito e rappresentato dal patrocinatore legale di fiducia: Avv.to Claudio Monti Severo

premessò che

la vicenda qui esposta e descritta ha inizio con la seguente e-mail da me inviata al Garante del Codice Etico di Saipem del tempo Ing. Giovanni ROSA e che spiega nei dettagli la complessa vicenda che si è protratta sino al luglio 2012 data del mio licenziamento. In tutto il periodo che ha inizio nel 2005 e che è proseguito a tutto il 2012 sono stato oggetto di pesanti pressioni e una vera e propria persecuzione de facto (q.v. CP 612 bis) solo per aver riferito e denunciato, per corretta via gerarchica interna, irregolarità ed illegalità rilevate e riscontrate nelle certificazioni navali e nella gestione del materiale di sollevamento e perforazione usato da Saipem nelle operazioni offshore. La vicenda è riassunta nella mail inviata da me al garante del codice etico di Saipem Dott. Giovanni ROSA e che riporto per chiarire la vicenda.

Da: Franzoni Gianni

Inviato: martedì 10 luglio 2007 12.12

A: Rosa Giovanni; 'rosa.gio@tiscalinet.it'

Gentilissimo Egr. Ing. Giovanni ROSA

Prendendo spunto da una fra le tante comunicazioni interne SAIPEM/ENI che obbliga chi è a conoscenza di fatti rilevanti che incidono + dell'1.8% del capitale sociale di farne subito denuncia al sito "Segnalazioni" e nell'interesse della Saipem/Eni, mi preme evidenziare quanto segue, poiché, il danno arrecato alla SAIPEM supera di gran lunga le cifre indicate per poter agire. Se poi consideriamo i riflessi di borsa e quanto potrebbe decretare la SEC nei confronti di ENI ricordando che la legge americana giudica il Danno ma anche la Colpa allora le cose si complicano.

Visto che da qualcosa si deve incominciare per spiegare l'intricata vicenda partiamo dalla mail allegata ricevuta dal Comandante dello Scarabeo 6 e delle note da me poste al Capo Servizio.

La vicenda però è cominciata circa 5 anni fa, per un'ispezione al Perro Negro 4 e che ha raggiunto l'apice con l'ispezione alle "Barche Francesi" S355/Sa255. La relazione accurata e particolareggiata (a sua disposizione se richiesta) evidenziava di fatto due cose: Su un mezzo non vi era personale Marittimo in netto contrasto con quanto la Saipem SpA di fatto opera sui suoi mezzi, La seconda operava, fra le altre cose 80 cmt. Sottomarca escludendo, di fatto, la sicurezza nave, violando una decina di codici e mettendo a rischio la vita del personale imbarcato.

Da quel giorno si è deciso di escludermi dal lavoro di Ispettore. Come ebbe a dire il Cardinale Martini durante Tangentopoli: "L'esclusione degli onesti", e tutti i rapporti con i "Capi" sono crollati, non per



questioni caratteriali come abili “gira frittate” vorrebbero far credere, ma perché se il controllato controlla il controllore, la risposta alle critiche all’operato del tuo capo servizio non possono che portare che per 5 anni non ho mai ricevuto un aumento di stipendio ne una promozione con note caratteristiche da schedina di totocalcio. Ben diversamente sarebbe andata se avessi chinato il capo e magari preso tangenti dai fornitori facendo i mie interessi personali anziché quelli di ENI/SAIPEM.

Ma andiamo con ordine. A dispetto dei numerosi ingegneri navali presenti in ASSET, quasi tutti ex Rina o ABS, gli ispettori interni ed esterni, il codice ISM e quant’altro, in più di 30 anni nessuno sembra aver notato che i ns. mezzi, che sventolano bandiere internazionali, con armatori internazionali, sono NAVI a tutti gli effetti. Non vi è distinzione di fronte alla legge fra drilling rig mobili o mezzi non propulsi, sono tutte navi che applicano la SOLAS e questo è comprovato da tutti i certificati che la SAIPEM negli anni ha dato ai propri mezzi. Ignorare questo per 30 anni non può essere considerata un’amnesia collettiva, ma è malafede. Tutto un sistema che ha dato promozioni e lodi ad un manipolo di operatori che sfruttando mezzi e personale, in deroga a leggi e norme, adesso volge al capolinea, e tutti i soldi incassati negli anni passati dovranno essere restituiti per riparare lo scempio arrecato a SAIPEM/ENI.

Se a questo aggiungiamo i danni arrecati ai marittimi e ai contributi non versati allora alziamo il danno che una arrogante gestione dei codici e delle leggi ha arrecato. Adesso poniamoci anche il problema che ENI può costituirsi parte civile contro amministratori infedeli e gli enti di classe che negli ultimi 30 anni hanno visto e sapevano e che comunque non potevano ignorare, soprattutto dopo la riunione di Rotterdam che io ho tenuto con tutti i più autorevoli Ispettori della società SAIPEM del tempo.

Come ELLA certamente saprà, il 2008 vede Saipem impegnata in importanti contratti internazionali, con budget da capogiro, e il 95% dei mezzi non è conforme alle leggi e regolamenti e non può operare perché scoperta dalle obbligatorie clausole assicurative per mezzi e personale.

Il fatto di aver denunciato, in stretta osservanza alle miriadi disposizioni SAIPEM ed ENI ai miei superiori, ed anche ad alti livelli, le gravi anomalie, ha provocato la mia esclusione dalle ispezioni sui mezzi e la mia emarginazione dal mondo del lavoro. Capisco che chi non dorme la notte per quello che ha combinato durante il giorno si difenda, ma ormai dobbiamo chiederci: con questa gente dove approderà la SAIPEM/ENI. Forse aspettiamo un altro Mario Chiesa, un’altra ditta di pulizie ed un’altra segretaria . Comunque il sistema dove il controllato controlla il controllore non ha portato la SAIPEM a quei livelli mondiali che si “strombazzano sui giornali” perché di fatto il gigante ha i piedi di argilla se pensiamo che domani il 95% della flotta deve essere fermata perché non agisce in sicurezza. Se dovessi dare un parere su tutta la vicenda penso ad ENRON, Cirio, Parmalat, Banco di Lodi e Banca d’Italia. Per farle capire, ma servirebbe un AUDIT, i mezzi della montaggi sono SPS e quando fanno le trasformazioni “Up Grading” devono essere fatte in forza delle ultime risoluzioni applicabili. Devono avere stabilità, alloggi, e sistemi di Sicurezza come da codici applicabili. A dispetto dell’organizzazione interna ed esterna nulla di questo è stato fatto. Per i drilling rig serve una mooring analysis obbligatoria, nessuno dei ns. rig la possiede e quindi non possono operare. Adesso per quale motivo chi ha creato tutto questo è ancora al suo posto e sono stati esclusi gli onesti che hanno visto e denunciato le anomalie è comprensibile, ma come il Postino che suona sempre due volte espone SAIPEM/ENI sempre più a maggiori rischi e denunce. Come si fa a riparare ai danni se si usa lo stesso personale che li ha creati e con lo stesso sistema di controllo è una cosa che non capisco, ma ammetto che non è la sola.

Il mio non è, ne uno sfogo, ne una denuncia, ne tanto meno una forzatura o peggio, anzi questa lettera è scritta proprio per fugare ogni sospetto in tal senso. A 56 anni non cerco glorie e soldi con sistemi che non pagano, ma solo un esposto di quello che succede seguendo le norme imposte da SAIPEM in materia e cercando di tenere all’interno di SAIPEM le problematiche anche se, come ELLA certamente capirà, ormai



siamo più vicini al Codice Penale, che civile, e la legge obbliga alla denuncia se no si rischia di essere conniventi o peggio passare per ricattatori.

Allego solo dei cenni delle numerosa documentazione del mio archivio, che non è ne segreto ne esclusivo, ma della SAIPEM, affinché ella possa meglio comprendere, anche se solo un incontro mirato, esplicativo e chiarificatore potrà portare alla luce le miriadi implicazioni della vicenda che vede nelle conoscenza delle norme e leggi marittime internazionali la vera comprensione della vicenda che ha escluso chi con onestà ha solo applicato le norme emesse da SAIPEM e non chi ha messo SAIPEM in una situazione tragica in senso operativo, e ricattatoria ai più alti livelli. Questo, a mio avviso, è la vera questione perché mina la credibilità e l'indipendenza degli Stakeholders.

In attesa di un suo cortese riscontro Le porgo i miei migliori saluti.

Gianni Franzoni

In Allegato: E-mail del Comandante dello Scarabeo 6 e esposizione dei fatti a Dott. Giannini, Gallinari.

Capt. Gianni Franzoni

ASSET/Certification Dept.

Saipem S.p.A.

Via Martiri di Cefalonia,67

20097 San Donato Milanese(MI) Italy

phone +39 02 520 44491

fax : +39 02 520 34875

gianni.franzoni@saipem.eni.it

Nei 20 allegati, sono solo una minima parte del file sull'argomento e che è costituito da e-mail, comunicazioni, minute di meeting e testimonianze dirette che sono nel server di Saipem e che certamente non potrà non esibire se richiesto dal giudice. Mancano di fatto tutte le documentazione fra i vari dirigenti Saipem sull'argomento, mancano le comunicazioni dell'organismo di vigilanza ENI, manca il nome dell'esperto che ha clamorosamente dichiarato la non responsabilità di Saipem anche di fronte alle mail dei comandanti dei mezzi e da me prodotti negli allegati.

La e-mail prodotta dal Dott. Alessandro RIVA è palesemente smentita dai fatti e dagli allegati, i mezzi non possedevano le certificazioni necessari e soprattutto non c'era corrispondenza fra i certificati emessi e la situazione reale sui mezzi- Il dott. Riva come gli altri citati fanno parte di un gruppo apparso di recente sulla stampa nazionale su presunte irregolarità in Kazakistan e in Algeria ed hanno prodotto dimissioni e sconvolgimenti nei vertici Saipem.

La e-mail prodotta dal Dott. Alessandro Riva è palesemente smentita dalla realtà delle cose, dalla documentazione da me prodotta , dalle dichiarazioni dei Comandanti, dai pareri degli esperti del Rina e dagli ispettori di terza parte del codice ISM; è falsa nei contenuti e dimostra che anche il necessario Audit non è stato condotto con quella severità e ocularità che il caso richiede e l'esperto, a me mai presentato, anonimo fino ad oggi e forse mai esistito e stato come minimo male informato e il nome ben



celato per oltre 7 anni al solo fine di non esporlo ad una denuncia sui fatti e gli accadimenti che sono così riassunti:

MEMO situazione certificati navali

Durante gli assessment di ISPS ho potuto visionare i ns. mezzi e la loro corrispondenza con le certificazioni navali emesse. Ho potuto così trarre delle conclusioni rilevando principalmente un largo gap fra i mezzi e la loro certificazione ma soprattutto la quasi totale non applicazione del codice ISM. Il tutto non aiuta certamente a sanare in tempi logici la precaria situazione.

- Il codice ISM trova inizio nel 1980 e dal 2000 è stato ufficializzato così da concedere due anni di tempo agli armatori per implementare il sistema prima dell'entrata in vigore (luglio 2002)-[1]
- Nel 2003 a seguito di un'ispezione (PN4) ho compreso di non avere scelte. Cosa sarebbe accaduto se invece di svolgere al meglio il compito assegnatomi mi fossi adeguato al sistema, palesemente malato da almeno 30 anni. Certo avrei evitato di trovarmi contro gli enti di Classe, Bandiere, Avvocati e Manager e con il rischio reale di essere "gassificato". Ma nel riflettere mi sono chiesto cosa sarebbe successo un domani se, ad esempio, lo SCA. 7 a causa di un fatale blow out per un mancato funzionamento del BOP fosse esploso e affondato (Total Lost) con 50% di perdite umane.
 - Danno economico (danno emergente e lucro cessante) diciamo 5 miliardi di dollari. Applicando le Warranty limits: un miliardo di dollari.[2]
 - Nell'immediato minimizzare l'evento e le responsabilità: Stampa, giornali, televisioni sono controllabili. Poi dopo qualche mese una serie d'inchieste: Una ENI, Una Agip, Una Interna Saipem, una del P&I ed una degli avvocati Americani incaricati dai 5 tecnici del cliente deceduti a bordo.
 - Dell'inchiesta agli Stakeholders non so dire, ma se il GARANTE blocca l'indagine, allora vuol solo dire che neanche la figura del GARANTE funziona. Comunque eventuali rivalse su P&I verrebbero scartate annullando qualsiasi richiesta di risarcimento. La mancanza di Location approval[3], 800 ton di pesi incerti[4], Certificato d'esenzione LSA [5]; non valido e tre gru non certificate[6] sono motivi sufficienti. Perdita secca, un miliardo di dollari.
 - Lo studio legale Americano che difende i diritti dei tecnici del cliente deceduti nell'evento subito pagati. Chi rischierebbe una causa civile in America data la situazione certificatoria del mezzo. Perdita prevista 500 milioni di dollari.
 - Poi bisogna rifare lo Sca 7. Costo un miliardo USA e tre/quattro anni senza rig.
 - L'inchiesta giunge al Manager di asset che giustamente si giustifica dichiarando che si occupa di 1000 cose ma che aveva creato un ufficio ad OK-
 - L'ente di classe si appella alla sentenza "Sundencer" e si sfila con costo 100.000 dollari.[7]
 - Il Certificate co-ordinator manager giustamente dichiara che si occupa d'ISPS, che la sua specializzazione è quella di ingegnere meccanico e che l'esperto era il CLC che verificava il tutto e che diceva che andava tutto bene, tra l'altro il tutto era confermato dal silenzio degli enti di classe.
 - Grazie a Dio è solo uno scenario di ipotesi, ma potrebbe succedere anche domani, o forse mai ma le assicurazioni si fanno perché paghino quando serve sperando che non succeda mai.
- Nel 2006, dopo 60 anni che facciamo rimorchi, succede ancora che lo Scarabeo 4 naviga dall'Egitto alla Libia e Tunisia senza un contratto di rimorchio (fino ad oggi non è stato prodotto e andrebbe visto da vicino) e che invece di essere emesso fra Armatore e Rimorchiante è stato forse emesso fra noleggiatore (AGIP) e rimorchiante ma con un certificato di rimorchio emesso all'armatore. In questo modo il comandante non conosce le clausole contrattuali determinanti per il



seaworthiness [8]– Inoltre la mancanza di appropriato manning inficia di fatto la classe (sicurezza nave) e squalifica le coperture assicurative.(6 drilling rig hanno un manning che può essere certamente considerato self incriminated document).La work instruction richiesta e da me preparata nel frattempo giace in qualche cassetto solo perché dice il vero, e Dogliani abilmente l'ha bloccata. Il tempo gli chiederà conto di questo e non potrà certo difendersi richiamando il supremo Interesse di Saipem. Prima dovrà spiegare chi ha gestito le cose nel tempo e chi ha ridotto così SAIPEM.

- Bisognerebbe inoltre verificare le 10hrs di st.by (alla cappa) del 3000. la cosa non è chiara. Come fa una nave andare alla cappa con appena 10 gradi di rollio. Quali preoccupazioni di stabilità aveva il comandante per prendere una simile decisione.[9]- ***Senza una visione della situazione a bordo dire che la certificazione di Load Line è corretta rimane un azzardo per un mezzo che dovrebbe avere stabilità da SPS-IMO A 534(13) e non da carico.***
- La flotta del Caspio viaggia in un incubo giuridico, non mi sono stati forniti i mezzi per confermare la tesi, ne mi è stato dato modo di approfondire e quindi aspetto e mi riservo. Ma se le mie analisi troveranno conferma bisognerà agire in fretta per tutelare gli stakeholders Saipem.[10]
- Tutti i MODU/column stabilized non hanno third party location approval che è regola assicurativa consolidata da tempo in Saipem. La situazione peggiore ricorre sullo Scarabeo 6 ma Scarabeo 7 solo venti giorni fa è riuscito ad averne una dal RINA che non è l'ente che la deve rilasciare. Sc4 e Sc3 stanno ancora peggio- Non sappiamo come mai la norma sia stata desueta, ma supponiamo che sia perché prendiamo contratti con richiesta di tiro sull'ormeggio superiori alle caratteristiche tecniche dei verricelli. Se si acquisisce un contratto che richiede caratteristiche tecniche che il mezzo non ha, bisognerebbe prevedere una somma finanziaria importante per aggiornare il mezzo e non agire fuori dalle regole. [11] – ***Per avere il third party location certificate tutti gli ancillary system correlati all'ormeggio devono avere la opportuna certificazione e dimostrare che hanno sostenuto la necessaria manutenzione. Ad oggi non è così e lo Scarabeo 3&4 e anche SC5/Sc6/Sc7, hanno verricelli non in grado di tirare come richiesto dai regolamenti di ormeggio.- Se si ordinano verricelli nuovi oggi li avremo fra tre anni, nel frattempo il mezzo non è assicurato neanche per ISPS.***
- I certificati di classe dei mezzi Montaggi non sono attinenti al mezzo navale inoltre FDS (nave societaria) applica interamente la resolution A534(13) da 4 anni mentre S3000 che è nave simile applica altre normative. Come faremo a sostenere che per un mezzo usiamo una regola e per gli altri un'altra.[12]***questo fa sì che il mezzo non abbia le pertinenti LSA e stabilità che devono essere quelle di un SPS e naviga ed opera privo delle coperture assicurative con streight liability agli Stakeholders.***
- In maniera molto semplicistica possiamo affermare che Per la legge Italiana la differenza fra nave e nave minore e galleggiante è facilmente determinabile basta infatti verificare se il vessel è iscritto nel registro delle navi o in quello dei galleggianti. Saipem ha un solo mezzo Drilling SC5 che è Motonave di perforazione. Per tutti gli altri mezzi drilling o montaggi si applica la Marittime LAW dove qualsiasi mezzo propulso o meno atto a svolgere un'attività in mare è nave. Il fatto che sia propulso o meno non è influente.[24]
- ***Se analizziamo quanto gli ispettori del Cliente hanno contestato sul Castoro II riguardo la qualifica dei comandanti possiamo affermare che il C12, che ha un certificato SPS emesso dal LLoyds, non è in regola, e questo inficia il seaworthiness ed annulla la CLASSE-***
- Fra meno di due anni avremo la streight liability dei comandanti. Lo Sc5 e la Norvegia hanno già anticipato la legislazione futura promuovendo la figura del Comandante come PLATAFORM MANAGER. Non vi è dubbio che questa sarà la strada da seguire su tutti i mezzi e ISM a mio avviso dovrebbe incominciare fin d'ora a preoccuparsi di tutto questo.[13]
- I piani Generali di numerosi mezzi, sia montaggi che MODU, non sono aggiornati alla realtà di bordo ed inficiano i piani di sicurezza e ISPS code. Per questo è previsto il ritiro della classe.[14].***Il codice ISPS non può in nessun caso essere interpretato contro le leggi e la normativa ILO e STCW. Nessuno può chiedere ad un lavoratore con mansioni marittime di svolgere funzioni di polizia che mettono a rischio la sua vita e quella della nave. Qualificare un marittimo con mansioni di polizia significa dargli brevetti e mansioni fuori da STCW e questo non può essere***



fatto in un anno. Portare armi a bordo è vietato e chi le adopera deve avere un porto d'armi. Creare un esperto dinamitardo richiede una vita negli artificieri.

- LSA code non applicato vedi recente caso S3000 ma anche tutti i mezzi montaggi.[15]- **Se non parte una lancia la classe è ritirata immaginarsi cosa succede quando le lance non ci sono.**
 - Load Line convention non applicata. Abbiamo casi limite come SB230 che opera 80cm sottomarca,(vedi relazione e foto fatta più di un anno fa) ma nella grande maggioranza dei mezzi la stabilità non corrisponde alla classe del mezzo.
- Il Castoro Sei non emerge, il CRW non è in stabilità etc.

Anche i MODU hanno mancanze di stabilità, uno fra tutti la Sca7, ma anche il Castoro 6-(pare che recentemente il C6 abbia acquisito un contratto per la Norvegia, Ptil ha imposto le regole internazionali applicabili e le implementazioni sono in atto smentendo eventuali tesi di impossibilità di aggiornare i mezzi).

Tutto questo rientra nelle clausole di “unseaworthiness” facendo decadere garanzie, assicurazioni e Classe.[16] + **liability agli Stakeholders.**

- **Al momento dell'ispezione di MODU SPEC su Sc7 e Sc3, il 7 non aveva Loc.Apprv., 800 ton.incerte di stabilità, tre Grù non certificate nel Cargo Gear, e LSA non a norma circa il personale in soprannumero. Lo Scarabeo 3 certamente non aveva location approval e un Minimum Manning inconsistente. Cosa ha scritto MODU SPEC tenendo presente che potrebbe divenire un self incriminating document.[17]**
- Tutti i mezzi con bandiera Madeira sono fuori classe causa manning. Il fatto, è noto da tempo e il C,te dello Scarabeo 4 lamenta di operare con un primo ufficiale Filippino che non ha certificazione STCW. LO SC4 non ha personale qualificato STCW tranne il C.te etc. I mezzi montaggi mare non sono certificati SPS come dovrebbe e il personale tecnico a bordo non è chiaro cosa sia, al momento il termine più idoneo tratto dal diritto della navigazione è che sono clandestini.[18]- **per mancanza di minimum manning decade la sicurezza nave, le assicurazione e vengono assegnate responsabilità civili e penali al C.te a agli Stakeholders.**
- L'ispettore Navale dell'ente di Classe prima di iniziare un'ispezione, per prassi consolidata, la prima cosa in assoluto che compie è chiedere al comandante se c'è qualcosa che non Va. Il comandante risponde comunemente: “ no, va tutto bene“. A questo punto l'ispettore ha scaricato al 90% le sue responsabilità scaricando il suo ente da ogni Liability. Lui infatti non è uno 007, ma verifica solo a spot quello che il tempo gli concede e se il comandante non lo ha informato delle anomalie che, per inciso devono figurare a giornale e negli events reports di ISM, lui, e la sua Società di certificazione, non hanno colpe.[19]- **Se si aggiunge che in fase di certificazione ISM ai mezzi (per decisione SAIPEM) è stata data bandiera Bahamas che è l'unico stato che per legge scarica dalle liability gli enti di classe che operano per suo conto si può capire come tutte o quasi le certificazioni emesse inclusa ISM e ISPS non subiscono le verifiche obbligatorie. Il rischio infatti rimane tutto dell'armatore SPCM e quindi Saipem S.p.A.-**
- Gli Helideck non sono quasi mai riportati nel certificato di classe e spesso non hanno certificazione a copertura. L'elicottero può essere considerato un alto rischio- Sul 355 è 230 le linee di fire fighting erano bucate. Gli Heli sono stati considerati in stabilità nave ? Nei certificati si menziona erroneamente il tipo d'elicottero che vi può atterrare, contrariamente ai regolamenti, il tutto atto ad evitare i controlli sui diametri che squalificherebbero la maggior parte degli helideck o quasi.[20]- **Speso all'operatore dell'elicottero non si richiede la helidrome approval che scarica in parte la nave dalle responsabilità di legge.**
- Parlando di cose importanti ma di facile soluzione:Giubbotti di salvataggio, Linee e pompe di fire fighting, piani di manutenzione programmata (AMOS non viene implementato particolarmente per la parte di coperta) –
- Minimum Manning vedi Sca3/4
- Scarabeo 5 ha certificati di Cargo ship e di MODU il che è incongruente.
- La 7000 non ha SPS safety certf. Anche se special vessel così come C8/S3000/



- Il personale di manning spesso non ha le certificazioni professionali a norma STCW.[21] **incluso i comandanti e primi ufficiali. (basta chiedere o verificare la situazione a bordo)**

A dispetto delle importanti somme finanziarie che la SAIPEM mette a disposizione le situazioni, sopra riportate, nel 90% dei casi fanno decadere di fatto il certificato di Classe e la totale copertura assicurative del mezzo esponendo, tramite ISM, il Management a Negligent e Criminal Liability [22]. Se si facessero imparziali ispezioni a bordo cosa risulterebbe dall'analisi delle certificazioni degli equipment e manutenzioni obbligatorie per tenere la nave in classe e coperta da assicurazione.

La cosa che non capisco è come mai io pongo i quesiti che poi con una procedura tutt'altro che etica vengono girati agli avvocati o enti che, devono commentare le mie tesi senza parlare con me che sono quello che ha posto dubbi e quesiti. Questo succede solo alla Parmalat, alla CIRIO e al Banco di Lodi, forse anche nel Banco Ambrosiano. Forse sono nuove regole ma mi sembrano poco corrette nei miei confronti, aspettiamo di vedere cosa ne pensa il Garante ENI .-

Analizzando in modo generale tutta la situazione dei vari mezzi e come si muovono le cose posso indicare nell'inosservanza dell'ISM la principale causa. Invece di "sonnecchiare" sarebbe meglio che gli avvocati Saipem rilegessero la storia dell'asino di Thomas "Man Vs. Thomas" 1848 London Court.

Un punto debole e senza dubbio l'inefficacia delle ispezioni probabilmente dovuta alla scarsa conoscenza del sistema ISM da parte degli ispettori e persone coinvolte negli assessments-

Ma molto dipende dall'erronea credenza che il certificato di un ente di classifica scarichi l'owner e l'operatore dalle sue responsabilità di legge.

Comunque chi ha organizzato ISM facendo sì che il Controllato controlla il Controllore a dispetto delle norme ISO e dei regolamenti interni e quelli ISM dovrà spiegare molte cose.

Gli enti di Classe hanno certificato ISM i mezzi anche a fronte di vistose lacune certamente perché si sentono protetti dalla legge di Bahamas che concede l'immunità a chi certifica per suo conto (Bahamas merchant ship act) senza assolvere l'armatore dalle sue dirette responsabilità-[7] **E QUESTO SIA CHIARO LO HA VOLUTO SAIPEM perché ERA IL SOLO MODO PER OTTENERE IL CERTIFICATO ISM.**

Concludendo, se non GIRA ISM non gireranno ISPS, certificazioni e assicurazioni dei mezzi, QHSE e UR con vistose responsabilità legali per il Management.

Così come è formulato il codice ISM non serve che l'ente di classe certifichi e non serve che l'ispettore magari inesperto non veda. Comunque sia le responsabilità finiscono direttamente tramite DPA al top management che, per inciso gestisce una società Navale e di armamento, e che doveva sapere e sorvegliare.[23]

Naturalmente la SAIPEM è dominant mind e può decidere di agire come più ritiene conveniente ed opportuno ma per questo credo

non sia necessario mettermi da parte o mettermi in condizioni di non vedere e non poter agire. Mi risulta inoltre che si stia già operando sui mezzi per implementarli in base alle osservazioni da me fatte nel tempo. Quindi che sia tutto sbagliato quello che ho fatto nell'interesse di Saipem non corrisponderebbe al vero.



“La teoria dell’autobus dice che un proprietario può decidere di affidarne la guida ad un autista non patentato, può non ottemperare ai collaudi, non fare manutenzione ai freni e motore etc., non cambiare i pneumatici. Ha anche il diritto di caricare tutte le persone che vuole e sovraccaricare il tetto di bagagli. Può anche non fermarsi all’alt della polizia. In fin dei conti l’autobus è suo e rischia in proprio. Quello che non capisco è perché apre un ufficio ed un’officina per controllare che l’autobus sia a norma con le le certificazioni leggi, i collaudi e le manutenzioni.

Comunque se le cose devono rimanere così, credo che sia più conveniente per SAIPEM trovare per me una nuova collocazione al fine di essere utilizzato al meglio.

Cordiali saluti

Gf

SOURCES:

[1]ISM Code 2002 edition

[2]P&I Club. Institute of warranty limits .- “The law of tug and tow and allied contract” by Simon Rainey.- ISM code “ limitation of Liability Regimes”-

[3]Third Party Location Approval P&I club DNV- OS – E301 “POSITION MOORING” and API Recommended Practise 2SK “Design and Analysis of Station keeping System of Floating Structures”

[4] Relazione Interprogetti - Genova, 11.11.03 Ogg.: Stabilità e LSW SC7 Verbale di riunione tenutasi presso gli uffici della Interprogetti Genova Spa Partecipanti:

C.te Andrea Lippi Comandante SC 7

C.te Gianni Franzoni Saipem GEAS MAUS
Ing. Daniele Catucci Interprogetti Genova Spa

Ing. Andrea Panarello Interprogetti Genova Spa

MODU Code Chapter 3 “Subdivision, Stability and freeboard”

[5]MODU short term Safety certificate (1st,2nd and third)- Solas Part.I regulation 4.

[6]Scar. 7 Cargo gear certificate and annual endorsement.

[7]Bahamas merchant ship act; Cain “the liability of Classification Society” 1994- Lloyds Maritime and commercial law.Durr on Classification Society- The Nicholas H & The Sundancer Case.

[8] The Law of Tug and Tow and allied contracts by S.Rainey.-Maritime Law, Towing.

[9] Code of Safety for Special Purpose Ships IMO A.534(13) chapter2”Stability”-



[10] *Border Games in the Caspian Sea: Newly Independent States vs. Russia and Iran* Co. By Gorkhmaz Askarov-Gorkhmaz- Askarov is a free-lance political commentator for the Azeri media based in Baku

[11] E-mail of 02/02/2006 of 15.07 hrs "Location approval for Sc.6"

[12] FDS, SPS Safety certificate- Resolution 534(13)-MSC/Circ.739- Solas 74 reg.1/12, Solas 1988 Protocol reg.1/12

[13] INTERTANKO Athens Tanker Event Section: Oil and Tanker Markets (11/4/2005) Keynote speech Delivered by the President of the Union of Greek Shipowners Mr. Nicos D. Efthymiou- Criminal Liability of the Mariner (and His Employer) By Jeffrey S. Moller

The Criminalisation of Seagoing Personnel A Problem for the Shipping Industry ! Prof. Edgar Gold, CM, QC Chairman, CMI International Working Group on the Fair Treatment of Seafarers Centre for Maritime Law, University of Queensland Brisbane, Australia Hong Kong Maritime Law Association 29 October 2004- Legal Committee 89 session Leg89/9/2 IMO of 21/09/04

[14] ISPS Code; Solas convention, MSC convention, FSS code, LSA code-ISM code-

[15] LSA code 2003 edition.

[16] International Convention on Load Lines 1966 and Protocol of 1988 as emended in 2003. Consolidate edition 2005-

[17] ISM Code by P.Anderson "Self-incriminating Document"- UK Merchant Ship Act- Maritime Law by Christopher Hill 6th edition.

[18] Resolution 890/21 & A 891 Minimum Manning- Resolution A534/13 SPS code , Solas consolidate edition 2004 Chapter V regulation 14.

[19] **Class Society Liability – Merchant Ship Act- Maritime Law**

[20] MODU chapter 13- ICAO British Standard CAP 437

[21] STCW Convention & Code 1995 and successive amendments

[22] ISM code and Solas Convention "criminal liability "and "Liability" under SI 1998 n.1561 (Maritime Law)- Davies vs. Mann Case.

[23] ISM code section 4

- [24] **What is a ship-Rv Goodwin in the Court of Appeal 2006 * Merchant ship Act.1894 s742 "Ship include every description of vessel used in navigation not propelled by oars" * COLREG REGULATION (a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non displacement craft, WIG craft and Seaplanes , used or capable of being used as means of transportation on water*SOLAS CHAPTER V REGULATION 2.3**



- ***“All ships mean any ship, vessel or craft irrespective of type and purpose”.***
- ***Flag administration and recognized certification society –ABS,RINA,LLOYDS, DNV,BUREAU VERITAS etc, are Applying SOLAS on all SAIPEM vessels.***
- ***Flag certifications***
- ***CLASS***
- ***STATUTORY***
- ***ISM***
- ***ISPS***
- ***Global Maritime Drilling Company vs Triton Holdings Ltd (the Sovereign Explorer)***
- ***The MODU was arrested in Scotland***
- ***“...Modu was not a ship was dismissed by the Court (Lord Marnoch – 2001Lloyds 60”)- POTENTIAL Head Jurisdiction***
- ***safety requirements - Abs steel barge with personnel “all barges are to comply with part A section I part B and part C of chapter III of 1974 SOLAS as emended.***
- ***Cases study: Merchant Marine Insurance Co. vs North of England P&I. (1926)- The Harlow (1922) R vs St.John Shipbuilding (1981) Towing Ltd vs The Von Rocks[1998] Global Marine Drilling Co. vs Triton Holdings Ltd(the Severing Explorer)-***
- ***Management liability: “Negligent and criminal management”, find application in “Corporate killing-merchant ship act 1995” –“The capsizing of Herald of Free Enterprise and Adomako Case- in 1987 ”. The pivot case is Mann Vs. Davies 1842 London. (Management Liability).***

CHIEDO

Che questa spettabile Procura rivolga accertamenti e faccia luce sulle gravi irregolarità emerse durante il mio operare in Saipem riguardanti la sicurezza dei mezzi e dei lavoratori su essi imbarcati e sull'eventuale danno prodotto agli azionisti e che si indaghi sull'operato delle persone: Auditor, Dott. Alessandro RIVA, Garante Ing. Giovanni ROSA, i Comitati di Vigilanza, gli organismi di vigilanza di Saipem e di ENI, Il Direttore delle HR Rosario GIANNINI, il suo vice Dario Gallinari, il collaboratore Lorenzo Federici, il Dirigente Aldo Gebbia (Risk Assessment), il Dirigente Kimon Ardavanis (Operazioni Mare e Mezzi Navali), il Dirigente Roberto Faldini, suo collaboratore, e tutte le persone coinvolte e menzionate nelle mail per aver violato, con il silenzio, la legge 213, il codice etico di Saipem e di ENI e per aver mentito su tutta la vicenda al solo fine di occultare gravi irregolarità sulla sicurezza dei mezzi operativi Saipem negli anni dal 2005 fino al 2012. Persone comunque note alla procura di Milano come risulta da recenti comunicati stampa per vicende in Algeria e Kazakistan, fatti sui quali la procura sta indagando, così come riporta la stampa, e appurare la verità su questi episodi ed eventi di ordine in apparenza meramente tecnico non può che aiutare l'indagine della Procura.

Per quanto riguarda le anomalie sui materiali usati dai progetti e riutilizzati senza le opportune certificazioni e le opportune autorizzazioni si chiede a che Saipem di rendere a me accessibile la documentazione che è



conservata nel computer a me assegnato e che mi è necessaria per comprovare le irregolarità nella gestione dei materiali e per denunciare con prove certe le anomalie sia di carattere tecnico che finanziario accadute nell'ufficio ASSETS. Con Osservanza.

Gianni Franzoni

Allegati:

Gli allegati fanno parte dell'archivio presente nel mio computer a me dato in dotazione dalla Saipem. Sono solo una parte che comprova una serie di mail, foto, documenti e altro che Saipem possiede nel suo server centrale, ne ha la custodia e che deve presentare nella sua interezza perché sono la prova che molti sapevano e che tutto quello che espongo è comprovato nei fatti e negli scritti.

01- ricorso alla procura del lavoro con allegati

02- ricorso in appello alla procura del lavoro con allegati

03- Relazione motivazioni & Tecnica (è una mail si chiede che Saipem la produca)

La presente mail dimostra che il Capo del personale del tempo, Dott. Rosario Giannini, Il Garante dott. Giovanni Rosa, L'Auditor dott. Alessandro RIVA , Il Vice direttore del personale Dario Gallinari, Il Comitato di Vigilanza, Il Comitato Etico come da organizzazione di servizio del tempo sapevano e non hanno provveduto - Saipem deve produrre la mail, se non lo farà presenterò i file alla procura che la potrà desumere.

04- Mail comprovante la mancanza di stabilità e tabella minimo armamento sulla SB230 e S355 dopo ispezione con C.te Fattorini ispettore della MTM La Spezia per emanare certificato di ISM dove mancava l'equipaggi marittimo a bordo – “e come salire su un aereo e sentirsi dire che manca il pilota e il personale di volo ma che l'aereo può volare perché il personale del Catering conosce l'aereo a furia di lavorarci sopra” è la risposta data dai tecnici Saipem nella riunione di Schiedam presenti: Ing. Dogliani; Ing. De Negri, Ing. E. Huot, Ing. Frere, ed altri, più una lista delle anomalie incontrate durante le ispezioni da me fatte sui mezzi navali Saipem.

04bis- Mail che dimostra che Toninelli(direttore asset) Dogliani (Capo Ufficio Asset) e Gallinari (Vice direttore HR) sapevano della situazione dei mezzi navali

05- Verbale riunione Interprogetti GE stabilità incerta sullo Scarabeo 7

06- Mail C.te Castoro 10 (inquietante) **Dichiara che il suo mezzo non eseguiva calcoli di stabilità e viaggiava senza lance più altre irregolarità. La mail è inquietante perché il C.te a norma di codice deve garantire il seaworthiness (sicurezza nave) e se in pericolo la deve fermare e comunque denunciare le anomalie all'armatore,**

07- Biglietti da visita Saipem comprovante l'incarico. L'anomalia è che durante le ispezioni in mare avevo la qualifica di Certification co-ordinator, dopo la denuncia solo asset certification depot. (un passo indietro)

08- Mail C.te Scarabeo 6 mancata tensione sulle ancore e l'ormeggio- operativo a -720 mt certificato -620mt- **E' una mail in inglese, doverosamente originale, a leggerla dalla più bassa verso l'ultima in alto è sufficientemente esaustiva sulle anomalie sui drilling rig. La**



cosa inquietante e che i Comandanti sapevano di lavorare fuori dalle certificazioni di sicurezza ma non sospendevano il lavoro per mettere il mezzo in sicurezza violando un loro preciso compito professionale.

- 09 & 09 bis Mail RINA Berrino su tensioni alle ancore e calcolo third party location approval Berrino era l'ingegnere del RINA che doveva rilasciare il certificato di terza parte per fare operare i drilling rig e che dichiara che non sono a norma.
- 10 Mail C.te Alocci SC6 approvato 520 lavora a -700mt- Se poi andiamo a vedere nell'archivio della perforazione mare della Saipem troveremo che nei dati del registro delle "Novità di perforazione" vedremo che i mezzi hanno continuato a lavorare si fondali maggiori alla certificazione che ne attestava i limiti massimi di fondale operativo.
- 11 Mail O'Donnel, Toninelli, Dogliani- O'Donnel è vice CEO, Toninelli a preso il posto dell'Ing Polito ed era Direttore ASSET, Dogliani il capo ufficio Asset e DPA (Deputi Personnel A-shore)
- 12 Mail inviata al garante (è l'inizio della denuncia interna fatta ad un organo ufficiale responsabile di Saipem che dovrà dichiarare con chi ne ha parlato, che provvedimenti presi, le responsabilità interni, gli insabbiamenti etc.)
- 13 Mail chiarimenti Garante (è di fatto la mail che denuncia le numerose anomalie sui mezzi Saipem)
- 14 Mail che spiega tentativi per spostarmi da Milano per allontanare un teste difficile
- 15 Memoria scritta incontro con Il Garante - [Chiara esposizione dei fatti](#)
- 16 Nomine garante e organismo vigilanza Saipem all'epoca dei fatti – [Il Dott. Bernini si è dimesso come da notizie stampa insieme al CEO dott. TALI per fatti ancora da accertare su fatti in Algeria -](#)
- 17 Comunicazione organizzativa -Organismo di vigilanza per i fatti del 2008
- 18 Mail Auditor Alex RIVA e risposta GF ([Il nome dell'esperto non mi è stato mai dato così che lo non potessi denunciarlo per falso, come può il capo dell'Audit a fronte delle chiare mail, che ripeto sono solo la prova di corrispondenze e analisi più ampie percorse nell'arco di 8 anni e comprovanti le anomalie certificative e ispettive, di fronte a prove con testimoni di terza parte, foto, certificati ed altro, asserire una cosa del genere è semplicemente assurdo. Come dire lo non ammetto nulla, se vuoi fammi causa. Visto le recenti notizie stampa su come sono stati condotti gli AUDIT interni Saipem per Kashagan non c'è da meravigliarsi del comportamento di Dott. A. Riva](#)

