

STCW & Lavoro a Bordo

dott. Massimo Vascotto
massimo.vascotto@istruzione.it

Breve cronologia

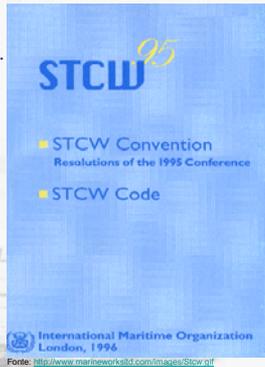
STCW - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Come tutte le grandi convenzioni, la prima stesura, del **1978**, non fu adeguatamente considerata nel campo marittimo [STCW '78].

Solo in seguito, a causa di un malcontento dell'opinione pubblica dovuto agli enormi disastri causati dalla scarsa abilità del personale imbarcato, la stessa convenzione fu presa in considerazione.

Essa fu infatti ratificata nel 1984 e completamente rivista attraverso gli emendamenti del **1995**, che entrarono in vigore nel 1997 [STCW '95].

L'Italia vi aderì completamente nel 1997 concedendo però a tutte le compagnie un periodo di 5 anni per mettersi al passo con la stessa. Così facendo tale legge entrò effettivamente in vigore nel **2002**.



Indice della Convenzione

La convenzione (STCW '95) si compone di 8 capitoli:

1) Generalità

Definizioni e terminologia utilizzata.

2) Personale di Coperta

Stabilisce i requisiti minimi di addestramento per il conseguimento del titolo e per la tenuta della guardia, le responsabilità dell'ufficiale di guardia, togliendo la stessa dagli oneri del comandante. Obbliga gli ufficiali di guardia ad avere una appropriata conoscenza della strumentazione del ponte e delle principali normative di sicurezza marittime.

3) Personale di Macchina

4) Ufficiale Radiotelefonico

Definisce le modalità della guardia in stazione radio definendo i requisiti minimi necessari all'ufficiale RT per la tenuta della stessa.

5) Requisiti addizionali richiesti al personale operante su particolari unità

Definisce i requisiti per il personale lavorante su petroliere, gassiere e chimichiere. Vengono infatti definite le conoscenze necessarie per l'ufficiale addetto al carico rendendo obbligatoria la familiarizzazione e ponendo l'obbligo ad effettuare con successo il corso di sicurezza.

6) Disposizioni in merito ai mezzi di salvataggio

Si occupa della preparazione del personale addetto ai mezzi di salvataggio.

7) Certificati alternativi

8) Tenuta della guardia



Fonte: <http://www.ssmi.com/onboard-safety-training.html>

STCW Code

Gli aspetti regolamentati dalla convenzione sono completati dal STCW Code, che spiega dettagliatamente i requisiti richiesti dalla convenzione.

Tale codice è suddiviso in due parti:

Parte A

E' obbligatoria. Fornisce gli standard di addestramento e di competenza minimi per il personale navigante. Tali standard vengono forniti dettagliatamente in altrettante tabelle. Il capitolo II del codice, per esempio, si occupa degli standard relativi al personale di coperta.

Parte B

Contiene delle raccomandazioni guida che sono intese come un ausilio alla convenzione stessa. Le misure suggerite non sono infatti obbligatorie e gli esempi forniti hanno solo lo scopo di illustrare come possano essere applicati alcuni aspetti della convenzione.



Fonte: <http://www.bisnet.co.uk/education/16-19/courses/working/industry/realise4.htm>

Parte A

La parte A del codice STCW indica i livelli di competenza che devono essere dimostrati dai candidati al rilascio e alla convalida di certificati abilitanti in virtù delle disposizioni della convenzione STCW.

Per chiarire il nesso tra le disposizioni sull'abilitazione alternativa (capitolo VII) e le disposizioni sulle abilitazioni (capitoli II, III e IV), le idoneità specificamente indicate nei livelli di competenza sono state raggruppate nelle sette funzioni seguenti:

- 1) Navigazione
- 2) Maneggio e stivaggio del carico
- 3) Controllo del governo della nave e assistenza alle persone a bordo
- 4) Macchine e motori marini
- 5) Apparecchiature elettriche, elettroniche e di controllo
- 6) Manutenzione e riparazioni
- 7) Radiocomunicazioni



Fonte: <http://www.history.navy.mil/photodescription/720007234.jpg>

Per ciascuna delle funzioni sono poi previsti i seguenti livelli di responsabilità:

- 1) Livello dirigenziale
- 2) Livello operativo
- 3) Livello ausiliario.



Certificati e PSC

Certificati

E' previsto che comandante, ufficiali ed ufficiale radiotelefonico, si sottopongano, ad intervalli non superiori a 5 anni, a corsi di addestramento o di aggiornamento finalizzati a mantenere gli standard di competenze richieste dalla convenzione.



Fonte: <http://www.psc.gov.au/files/psc/pscmain.htm>

PSC – Port State Control

La revisione del capitolo I (1995), ha migliorato le procedure di controllo e di intervento da parte dell'autorità portuale, in caso di carenze ritenute potenzialmente pericolose per le persone o per l'ambiente.

L'intervento può infatti avvenire, in caso di:

- Certificazioni non conformi;
- Collisione
- Incaglio
- Scarico di sostanza inquinanti
- Manovra errata o pericolosa



White List

La prima "White List" comprendente gli stati che avevano dato pieno e completo effetto alla STCW '95, è stata pubblicata dall'IMO nel dicembre 2000.

Come prima ed immediata conseguenza, ci si aspettava che le navi battenti bandiera delle nazioni escluse dalla "White List" fossero soggette a maggiori controlli da parte del PSC (Port State Control).



Fonte: <http://imoflycajun.com/wp/press/79-1832>

Gli stati inseriti nella "White List" sono autorizzati a non imbarcare personale marittimo in possesso di certificati che sono stati emessi da stati non inseriti nella "White List", a meno che tali certificati non siano riconosciuti dallo stato cui batte bandiera la nave. La scadenza era prevista per il 1° febbraio 2002.

A partire dalla medesima data il comandante e gli ufficiali devono essere in possesso delle certificazioni previste dall'STCW '95. Le vecchie certificazioni, ottenute secondo le condizioni della STCW '78, restano valide fino alla loro naturale scadenza (...si suppone che siano ormai scadute NdC).

E' evidente che la "White List" è soggetta a periodiche revisioni.

I Corsi di addestramento base

La convenzione Internazionale STCW 78/95 stabilisce che le conoscenze minime di base per il personale destinato al lavoro a bordo di navi mercantili, siano acquisite tramite uno specifico addestramento secondo quanto previsto in dettagli dal Codice STCW approvato nel 1995. L'addestramento di base riguarda quattro importanti settori quali:

1. Sopravvivenza e salvataggio in mare;
2. Antincendio di base e avanzato;
3. Primo soccorso;
4. Sicurezza personale e responsabilità sociale (PSSR).

Quest'ultimo, in particolare, si rivolge a coloro i quali si accingono a salire a bordo per la prima volta. E' pertanto è necessario avere, in anticipo, alcune conoscenze di base circa l'organizzazione di bordo, come: la sicurezza sul lavoro, i piani di bordo previsti per affrontare le varie emergenze, le procedure per la prevenzione ed il controllo dell'inquinamento del mare oltre ad alcuni richiami circa la necessità di mantenere buone relazioni sociali con i compagni ed i superiori, ed i pericoli connessi con l'uso di sostanze tossiche.



Fonte: <http://imoflycajun.com/wp/press/79-1832>

Le più recenti novità in merito a questa normativa



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

[G.U. n. 185 del 9 agosto 1999 – S.O. n. 151]

Il decreto, che per certi versi rappresenta la "Legge 626 in campo navale", si applica ai lavoratori marittimi imbarcati a bordo di tutte le navi o unità mercantili, nuove ed esistenti, adibite a navigazione marittima ed alla pesca nonché alle navi o unità mercantili in regime di sospensione temporanea di bandiera, alle unità veloci e alle piattaforme mobili ed ha lo scopo di adeguare la normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro, alle particolari esigenze dei servizi espletati.



Fonte: <http://www.simst.com/onboard-safety-training.html>

D.lgs 27 luglio 1999, n. 271

In particolare, ha lo scopo di:

- assicurare**, in materia di sicurezza del lavoro, la **tutela della salute** e la **prevenzione dagli infortuni** e dalle **malattie professionali**;
- determinare** gli **obblighi** e le **responsabilità** specifiche da parte di armatori, marittimi ed altre persone interessate **in relazione alla valutazione dei rischi a bordo** delle navi;
- fissare**, in materia di igiene del lavoro, i criteri relativi alle **condizioni di igiene ed abitabilità degli alloggi** degli equipaggi;
- definire** i criteri relativi all'organizzazione del sistema di prevenzione, igiene e sicurezza del lavoro a bordo ed all'impiego dei dispositivi di protezione individuale;
- definire la durata dell'orario di lavoro** e del periodo di riposo del personale marittimo;
- dettare** le **misure di emergenza** in presenza di particolari condizioni di rischio;
- assicurare** l' **informazione e la formazione** degli equipaggi;
- prevedere** i **criteri per il rilascio delle certificazioni** e attestazioni dell'avvenuta formazione.



Fonte: <http://www.simst.com/onboard-safety-training.html>

D.lgs 27 luglio 1999, n. 271

Inoltre, obbliga l'armatore ed il comandante della nave, nell'ambito delle rispettive attribuzioni e competenze a:

- designare** il responsabile del servizio di prevenzione e protezione dei lavoratori marittimi;
- designare** il personale addetto al servizio di prevenzione e protezione;
- designare** il medico competente;
- organizzare il lavoro a bordo**, in modo da ridurre al minimo i fattori di fatica;
- informare** i lavoratori marittimi dei rischi specifici cui sono esposti;
- limitare** al minimo il numero dei lavoratori marittimi esposti a bordo ad agenti tossici e nocivi per la salute, nonché la durata del periodo di esposizione;
- fornire** ai lavoratori marittimi i necessari dispositivi individuali di sicurezza e di protezione, conformi alle vigenti norme e mantenerne le condizioni di efficienza;
- informare** i lavoratori marittimi sulle procedure da attuare nei casi di emergenza;



Fonte: http://infortonorm.blogspot.com/2012-07-16_archive.html
<http://www.simst.com/onboard-safety-training.html>

D.lgs 27 luglio 1999, n. 271

- i) **formare e addestrare** il personale marittimo;
- l) **richiede** l' **osservanza** da parte dei lavoratori marittimi **delle norme di igiene e di sicurezza** e l'utilizzazione dei mezzi individuali di protezione;
- m) tenere a bordo della singola unità navale ed aggiornare il "**registro degli infortuni**";
- n) **garantire** le condizioni di **efficienza** dell'ambiente di lavoro;
- o) **permettere** ai lavoratori marittimi, mediante il rappresentante alla sicurezza, di **verificare l'applicazione delle misure di sicurezza** e di protezione della salute;
- p) **fornire** e mettere a disposizione dell'equipaggio **tutta la raccolta di normative nazionali ed internazionali**, documentazione tecnica;
- q) **attuare** misure tecniche ed organizzative adeguate per **ridurre al minimo i rischi** connessi all'impiego delle attrezzature di lavoro presenti a bordo;



Al termine delle visite (iniziale, periodica, occasionale), è previsto il rilascio di un **Certificato di Conformità** alle disposizioni.

Fonte: <http://www.newlynharbour.co.uk/galleries/semperpar/magdi/INSEDEF159.jpg> <http://www.simsi.com/onboard-safety-training.html>

D.lgs 27 luglio 1999, n. 271

Il decreto Regolamenta inoltre l'**orario di lavoro** a bordo delle navi mercantili e da pesca. In particolare, i limiti dell'orario di lavoro o di quello di riposo a bordo delle navi sono così stabiliti:

a) il **numero massimo di ore di lavoro** a bordo non deve superare:

1. 14 ore in un periodo di 24 ore;
2. 72 ore per un periodo di sette giorni;

ovvero:

b) il **numero minimo delle ore di riposo**

non è inferiore a:

1. 10 ore in un periodo di 24 ore;
2. 77 ore per un periodo di sette giorni.

Le ore di riposo non possono essere suddivise in più di due periodi distinti, cui uno è almeno di 6 ore consecutive e l'intervallo tra i due periodi consecutivi di riposo non deve superare le 14 ore.

Sono ovviamente previste delle deroghe in particolari circostanze...



Fonte: <http://insidycalun.com/wordpress/pictures/trapTanker.JPG>



Fonte: <http://moostycalun.com/wordpress/?p=1839>

Riferimenti

- <http://www.formazioneautica.it>
- <http://www.imo.org>
- <http://www.campusuniparthenope.it>



□ NOTA INFORMATIVA

Il contenuto della presentazione comprensivo di tutti i dati, informazioni, comunicazioni, software, foto, grafici, disegni e in generale qualsiasi materiale e servizio ivi presente, ove non diversamente indicato sono di proprietà dei rispettivi autori. Il materiale è stato tratto dalla consultazione di siti web con finalità esclusivamente didattiche o di ricerca scientifica, indicando la fonte, in osservanza a quanto stabilito dalla Legge n° 633/41 e dal D.Lvo n° 169/1999.

□ ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ

Il presente materiale serve per consentire al pubblico un più ampio accesso all'informazione. L'obiettivo perseguito è quello di fornire un'informazione aggiornata e precisa. Qualora dovessero essere segnalati degli errori, si provvederà a correggerli. Non si assume alcuna responsabilità per quanto riguarda il materiale contenuto. Tale materiale è costituito da informazioni di carattere esclusivamente generale che non riguardano fatti specifici relativi ad una persona o un organismo determinati. Non è sempre necessariamente esauriente, completo, preciso o aggiornato. E' talvolta collegato con siti esterni sui quali non si dispone di alcun controllo e per i quali non assume alcuna responsabilità. Non costituisce un parere di tipo professionale o legale. Va ricordato che non si può garantire che un documento disponibile in linea riproduca esattamente un testo adottato ufficialmente. Parte dei dati o delle informazioni presenti nel sito sono stati inseriti o strutturati in archivi o formati che possono non essere esenti da errori. Non si può pertanto garantire che il servizio non sia influenzato da tali problemi. La presente clausola di esclusione della responsabilità non ha lo scopo di limitare le responsabilità in violazione di disposizioni della legge nazionale applicabile, né di escluderla nei casi in cui non può essere esclusa in forza di detta legge.
