

# Gestione del Personale

1. Personale navigante
2. Personale previsto dalla STCW
3. Codice e Regolamento della navigazione
4. Il lavoro di bordo
5. Contratti di lavoro.
6. Sicurezza del lavoro
7. La salute a bordo.
8. Collocamento
9. STCW e Politica CEE per i naviganti

## Personale navigante

- i) Stato Maggiore
- ii) Sottufficiali
- iii) Comuni
- iv) Personale di coperta
- v) Personale di macchina
- vi) Personale di camera
- vii) Personale di cucina
- viii) Personale di cambusa
- ix) Personale vario per navi passeggeri

In linea di massima queste sono le terminologie che per tradizione si usano nel linguaggio comune di bordo.

Accedere al lavoro di bordo è un percorso alquanto accidentato e diverso da qualsiasi altro lavoro. Esso è regolamentato da normative nazionali, comunitarie e internazionali. Le istituzioni nazionali di riferimento sono, attualmente, il Ministero dei trasporti e le Capitanerie di porto- Guardia Costiera.

Il titolo quarto del codice della navigazione detta norme per il personale navigante.

- L'art.113 : All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale marittimo provvede l'amministrazione dei trasporti e della navigazione.
- L'art.118 : "La gente di mare è iscritta in matricole" –
- L'art.119: L'iscrizione è consentita solo dai 15 ai 25 anni ai cittadini italiani. Lo sbarramento allo accesso al lavoro del mare è incomprensibile.
- L'art.120: Prevede i casi di cancellazione dalla matricola. Caratteristica è la cancellazione per la perdita dell'idoneità fisica per la navigazione. Questo tipo di cancellazione fa perdere la possibilità di lavorare a bordo, ma non è riconosciuta alcuna copertura di invalidità.
- L'art.122: Stabilisce come attestato di lavoro il "libretto di navigazione". Questo documento accompagna per tutta la vita il navigante. In esso vengono registrati, come riportato dall'art. 243 del regolamento:
  1. Sulle matricole della gente di mare di prima e di seconda categoria, oltre alle generalità e al domicilio, al numero progressivo e alla data in cui si opera l'iscrizione, devono annotarsi per ogni iscritto:
    - 1) la qualifica all'atto della immatricolazione, i titoli professionali e le abilitazioni ottenute dopo l'immatricolazione;
    - 2) le attestazioni di benemeritenze civili e militari;
    - 3) il cambiamento di domicilio;
    - 4) l'iscrizione sulle liste della leva di terra, quando sia iniziato l'anno in cui l'iscritto compie il diciottesimo anno di età;
    - 5) l'esito di leva;
    - 6) ogni indicazione relativa al servizio militare marittimo;

- 7) l'autorizzazione d'imbarco ottenuta dall'iscritto prossimo alla leva, a norma dell'articolo 240, n. 1;
- 8) il nulla osta al rilascio del passaporto per l'estero, nei casi in cui sia necessario per ragioni di leva o di servizio militare;
- 9) il nulla osta dell'autorità marittima mercantile per l'imbarco su navi di bandiera estera, a norma dell'articolo 237;
- 10) il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, per l'arruolamento dei minori, nei casi in cui è richiesto;
- 11) la prestazione del giuramento da parte dei marittimi che vi sono soggetti;
- 12) i movimenti di imbarco e di sbarco, e i servizi che possono essere riconosciuti utili al conseguimento dei titoli professionali o di altre qualifiche attinenti alla professione marittima, o agli effetti delle leggi sulla previdenza;
- 13) i periodi di inabilità al lavoro marittimo per infortuni e malattie, che danno diritto alle prestazioni di legge;
- 14) l'eventuale possesso del libretto di lavoro a terra;
- 15) le pene disciplinari;
- 16) le condanne per reati marittimi o comuni;
- 17) la cancellazione dalla matricola e i motivi che l'hanno determinata.

2. Oltre a quelle suindicate, si fa pure sulle matricole ogni altra annotazione, che secondo le circostanze sia ritenuta necessaria.

L'art.123: Definisce i titoli professionali, ma poiché la legge 27 febbraio 1998, n. 30 all'art. 7 stabilisce "*1-bis. Il primo e il secondo comma dell'articolo 123 del codice della navigazione sono sostituiti dal seguente: "Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione"* per adeguarsi alla STCW, le abilitazioni hanno subito diversi cambiamenti negli ultimi tempi. Il **DECRETO 30 novembre 2007 Qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare** ha di nuovo rivoluzionato questi titoli.

## **Personale previsto dalla STCW**

Uff.Nav. navi = o > 500 t.  
 Com. o 1° Uff. navi = o > 3000  
 Com. o 1° Uff. navi tra 500 e 3000  
 Com. o Uff. navi < 500  
 Com. o Uff. navi < 500 navig. Costiera  
 Comune in Serv.G. su navi > 500 t.  
 Uff. M. potenza > 750 kW  
 D.M. o 1° Uff. M. potenza > 3000kW  
 D.M. o 1° Uff. M. potenza tra 750 kW e 3000 kW  
 Comune in Serv.G.M. su navi > 750 kW  
 Personale Radio abilitato GMDSS  
 Com. e Uff. e Com. Navi petroliere  
 Com. e Uff. e Com. navi ro-ro  
 Personale navi passeggeri.  
 Personale direttivo ( Com.,DM, 1°uff.)  
 Personale operativo (Uff.Sott. o sott.uf.)  
 Personale di sostegno (Comuni dipendenti)

*Il "certificato adeguato" è il documento previsto nell'annesso alla Convenzione STCW, rilasciato e convalidato conformemente al regolamento, che abilita il titolare a prestare servizio nella qualifica e a svolgere le funzioni corrispondenti al livello di responsabilità menzionate sul certificato medesimo a bordo di una nave del tipo e dalle caratteristiche di*

*tonnellaggio e potenza di propulsione considerati e nel particolare viaggio cui essa e' adibita;».*

- a. Validità dei certificati - cinque anni
- b. I certificati adeguati di cui al comma 1, sono rinnovati dalle autorità marittime di iscrizione del marittimo.
- c. Condizioni di rinnovo:
  - 1 . idoneità fisica
  2. addestramenti specifici richiesti
  3. dodici mesi di imbarco nella qualifica negli ultimi 5 anni, ovvero abbia effettuato tre mesi in soprannumero nel grado negli ultimi dodici mesi, ovvero abbia effettuato negli ultimi dodici mesi un esame che comprovi le competenze.
  4. La società armatrice deve attestare gli imbarchi.
  5. Il Consolato all'estero può prorogare i certificati fino al previsto sbarco.

[Vedi slides nuovi titoli professionali. Nota 1 pag. 12](#)

L'allievo di coperta e quello di macchina, per effettuare gli esami da ufficiale, devono presentare un **Manuale di addestramento a bordo per Allievi ufficiali di COPERTA ovvero di Macchina compilato in tutte le voci. Vedi documenti sul sito.**

**Per il rilascio ed il rinnovo dei documenti vedi** DECRETO 23 luglio 2008 , n. 141. Vai a pag.15

**Per i programmi degli esami vai** a pag.64

Per la definizione delle qualifiche vai a pag. 74

## **Codice e regolamento della navigazione.**

Il codice ed il regolamento della navigazione, prima dell'accettazione della STCW da parte dello Stato regolava ogni aspetto dei diritti e dei doveri della gente di mare. Non essendo stato modificato, molte norme risultano superate o in contrasto con le normative promulgate dal Ministero. Ad ogni buon conto gli art. dal 113 al 135 ; dal 323 al 375 del codice e gli art. dal 219 al 301; dal 437 al 446 e dal 509 al 515 del Regolamento solo quelli più rilevanti che interessano i marittimi.

## **Il lavoro di bordo.**

A bordo si lavora in sinergia e quindi bisogna sempre essere pronti ad assumersi le responsabilità anche degli altri. Comunque fatto debito conto dell'importanza della gerarchia a bordo, secondo la legge ognuno a bordo risponde delle proprie decisioni e dei propri atti. In linea di massima e non in maniera esaustiva, ma solo per creare una certa familiarizzazione con l'attività di bordo, riportiamo di seguito le mansioni, per le attività di routine, che abitualmente vengono svolte a bordo dai singoli ufficiali. Tra l'altro molte attività e personale con mansioni specifiche sono imbarcate a seconda della tipologia della nave. Una fra tutte ricordiamo il tankista sulle petroliere, che pur se sottufficiale esegue un lavoro molto delicato e specializzato. Sulle navi passeggero, che oggi sono molto più popolate di alcune città, si devono svolgere tutte le attività previste in un piccolo centro urbano e quindi la grande diversità dei compiti, dei lavori e delle competenze rende difficile una elencazione anche sommaria.

## **Primo Ufficiale di coperta**

- servizio di guardia

- controllo delle operazioni di movimentazione del carico e della zavorra
- gestione e direzione del personale
- manutenzione della nave sez. coperta e degli alloggi
- responsabile delle comunicazioni in caso di emergenza
- addestramento e gestione dell'equipaggio
- ispezione degli spazi vuoti
- manutenzione delle sistemazioni di salvataggio e antincendio di coperta
- responsabilità del comando della nave in caso di assenza del Comandante e per la sua indisponibilità al comando
- compiti affidati dal Comandante e relative deleghe codificate nel certificato affisso in cabina
- responsabile dell'organizzazione generale di emergenza
- verifica le condizioni di stabilità ed assetto longitudinale
- vigilanza delle aperture a scafo e loro chiusura dopo la partenza
- custodia dei documenti nave e libretti di navigazione

### **Secondo Ufficiale di coperta**

- servizio di guardia
- operazioni di carica e scarica
- sulle navi dove non imbarcato il medico, gestisce la farmacia di bordo
- esegue le prove, i controlli e le verifiche delle sistemazioni ed attrezzature di emergenza di competenza
- assume compiti a lui delegati nel certificato affisso in cabina
- controllo e gestione dei documenti inerenti al carico.

### **Terzo Ufficiale di coperta**

- servizio di guardia
- controllo ed aggiornamento idrografia
- pratiche amministrative inerenti l'equipaggio
- preparazione dei documenti nave di arrivo e partenza
- assume compiti a lui delegati nel certificato affisso in cabina
- esegue i controlli, le prove e le verifiche delle sistemazioni ed attrezzature di emergenza di sua competenza.

### **Operatore radio dedicato (qualora imbarcato)**

- gestione della stazione e traffico radio
- manutenzione ordinaria della stazione radio
- contabilità delle comunicazioni
- accertamento delle condizioni meteorologiche prima della partenza
- esegue le prove, i controlli e le verifiche delle sistemazioni ed attrezzature di emergenza radioelettriche

### **Direttore di macchina**

- responsabile dell'apparato motore, dei macchinari della nave, degli ausiliari di scafo e degli impianti fissi antincendio
- responsabile dei lavori di manutenzione e riparazione degli impianti
- responsabile dell'istruzione del personale di macchina nei loro compiti
- responsabile del servizio di sicurezza macchina, degli impianti di esaurimento, degli impianti fissi antincendio e delle sistemazioni antincendio del locale A.M.
- responsabile della documentazione della sezione macchina
- responsabile della gestione dei combustibili e lubrificanti al fine di assicurare alla nave l'autonomia necessaria

### **Primo ufficiale di macchina**

- responsabile della sezione in assenza del direttore o per la sua impossibilità ad assumere la direzione

- assume compiti a lui delegati nel certificato affisso in cabina
- servizio di guardia
- responsabile della preparazione del personale di macchina per quanto attiene al servizio tecnico e di sicurezza
- gestione del personale di macchina
- pianificazione e organizzazione degli interventi di riparazione della sezione macchina
- gestione delle rimanenze combustibile e dei bunkeraggio
- responsabile delle prove periodiche di emergenza di sua competenza

### **Secondo ufficiale di macchina**

- servizio di guardia
- sorveglianza dei macchinari a lui affidati
- assume compiti a lui delegati dal certificato affisso in cabina
- cura l'inventario dei pezzi di rispetto e gestisce il magazzino rispetti
- redige giornalmente il libro lavori di manutenzione eseguiti dalla sezione
- aggiorna gli scadenziari delle ore di moto dei motori e dei gruppi elettrogeni, nonché di tutti i macchinari in apparato motore e fuori
- collabora con il 1° ufficiale per le prove periodiche di emergenza e sicurezza di competenza

### **Terzo ufficiale di macchina**

- servizio di guardia
- sorveglianza dei macchinari
- assume compiti a lui delegati dal certificato affisso in cabina
- gestisce segreteria, documenti nave e del personale di macchina
- trattamento dell'acqua di raffreddamento
- analisi e trattamento dell'acqua delle caldaie
- test di analisi degli oli lubrificanti in servizio nei vari apparati
- collabora con il 1° ufficiale per le prove di emergenza di sua competenza

### **Ufficiale commissario (ove imbarcato)**

- amministrazione e gestione del personale di camera e cucina
- soprintende ai servizi di camera concernente la pulizia
- accoglienza dei passeggeri e sistemazione in cabina
- gestione dei servizi di ristorazione
- rispetto delle disposizioni riportate nel piano di autocontrollo prodotto per l'adeguamento alla HACCP DLGS 155/97

### **Medico di bordo (ove imbarcato)**

- gestione della farmacia di bordo
- gestione dell'ambulatorio di bordo
- in navigazione assistenza sanitaria ai passeggeri ed equipaggio
- dichiarazione marittima di sanità nei porti esteri
- tenuta del giornale sanitario
- compilazione dei referti medici per infortunio
- in navigazione servizio di ambulatorio di 4 ore al giorno (2 di mattina e 2 di pomeriggio)
- osservanza convenzione I.O.L. 68/92

Questa elencazione è solo indicativa perché la nave ed il mare riescono a creare delle situazioni impreviste ed imprevedibili per la gestione delle quali, l'uomo di mare deve impegnare tutte le sue capacità e fantasie. La nave è un opificio che opera senza soluzione di continuità. Oltre agli orari di lavoro normale ed al lavoro straordinario il personale è sempre presente a bordo e, nella necessità, può essere chiamato in ogni momento. I compiti e l'attività sono ben distribuiti ed in genere il lavoro è per la maggior parte del tempo eseguito a secondo delle esigenze e delle scadenze, mentre i

controlli sono effettuati secondo un criterio gerarchico. La solidarietà tra i membri dell'equipaggio è essenziale.

## Contratti di lavoro

I tempi di lavoro, i compiti da svolgere, i modi di essere impiegati e le remunerazioni sono codificati dai contratti di lavoro che vengono pattuiti tra le confederazioni degli armatori ed i sindacati dei marittimi nel rispetto dei termini stabiliti dalla [MLC Maritime Labour Convention, 2006](#)

Il rapporto di lavoro con gli armatori e le Compagnie di navigazione è regolamentato dai contratti di lavoro nazionali se la nave è nel registro nazionale, dal contratto "bare-boat" se la nave è nel registro nazionale bis, in genere da un contratto ITF se si imbarca su una nave con bandiera di comodo.

Il contratto nazionale di lavoro dei marittimi non è unico, ma si differenzia per tipo di nave, per tipo di compagnia di armamento ed a volte per grado.

Di seguito un elenco dei vari contratti nazionali.

Aliscafi e Natanti Veloci Passeggeri

Bare Boat Carico e Passeggeri - Eq. Italiano

Bare Boat Navi Crociera - Equip. Italiano

Bare Boat Navi Crociera - Equip. Straniero

Cap. Lungo Corso Armamento Libero

Cap. Macchina e Lungo Corso Navi speciali

Equipaggi Navi Locali Caremar, Saremar ..

Equipaggi Navi Passeggeri >50 Tsl Lloyd e Tirrenia

Medici di Bordo

Navi da Carico > 500 Tsl

Navi da Carico da 151 a 3000 Tsl o 4000 Tsc

Navi da Crociera

Navi sino a 151 Tsl Armamento Privato

Navi Speciali Armatore Italiano

Navi Speciali Armatore Straniero

Ormeggiatori e Barcaiole (cooperative)

Personale Imbarcato su Rimorchiatori

Stato Maggiore Navi Locali

Stato Maggiore Società ex P.I.N.

Uffici e Operai Società di Navigazione

Uffici e Terminal

Uffici Società Servizi Locali

Esempi di contratti di lavoro sono riportati nella cartella dei contratti ([vedi CCNL Marittimi](#)) - [ITF Standard 2008](#) - [ILO-IMO-Hours of](#)

Nel 1998 la gazzetta della Repubblica pubblica la Legge 27 febbraio 1998, n. 30.

"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione".

Questa serie di norme porta nella legislatura italiana le regole della globalizzazione e abroga praticamente la riserva di nazionalità che il codice imponeva alle navi battendo bandiera italiana, per la composizione degli equipaggi. Esso stabilisce per il naviglio bare-boat:

- 1) *Le navi imbarcheranno almeno un allievo ufficiale di coperta e un allievo ufficiale di macchina*
- 2) *Sei membri dell'equipaggio saranno italiani, obbligatoriamente il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina.*
- 3) *Il primo e il secondo comma dell'articolo 123 del codice della navigazione sono sostituiti dal seguente:*

*"Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione"*

Per una maggiore conoscenza del testo si invita a [vedi doc. a pag. 81](#)

## Sicurezza del lavoro

La normativa internazionale che regolamenta la sicurezza del lavoro fa riferimento al MLC Maritime Labour Convention, 2006 ma essa è recepita dalla legislatura italiana con il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485". Detto decreto stabilisce:

### **Finalità**

- 1) Valutazione, riduzione ed eliminazione dei rischi per la salute e la sicurezza dell'ambiente e delle attività lavorative.
- 2) Programmazione della prevenzione.
- 3) Informazione, formazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori sulla prevenzione.
- 4) Istruzione per i lavoratori adeguate alle loro attività lavorative.

### **Autorità di riferimento**

- 1) Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
- 2) Ministero del lavoro
- 3) Ministero della Sanità
- 4) Autorità Marittima
- 5) Sanità Marittima
- 6) Istituto di Previdenza
- 7) IPSEMA
- 8) Comitato tecnico - art. 30
- 9) Commissione consultiva - art. 30
- 10) Commissione territoriale - art. 31

### **Destinatari delle norme**

- 1) Armatore
- 2) Comandante
- 3) L'appaltatore di servizi a bordo
- 4) I lavoratori di bordo
- 5) Il responsabile dei servizi di prevenzione e protezione
- 6) Il personale addetto al servizio di prevenzione e protezione
- 7) Il rappresentante alla sicurezza eletto dai marittimi.
- 8) Il medico competente e sorvegliante

### **I Documenti**

- 1) Piano di Sicurezza (*Progetto dettagliato dell'unità - Specifica tecnica dell'unità - Relazione tecnica*) Art. 6, comma 1
- 2) Manuali Operativi - Art. 5 comma 5/1
- 3) Registro degli Infortuni - Art. 6 comma 5/m
- 4) Manuale di Gestione per la sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo - Art. 17
- 5) Verbali delle Riunioni periodiche di prevenzione e protezione - Art. 14
- 6) Verbali delle visite - Art. 18 comma 3
- 7) Guida pratica per l'assistenza ed il pronto soccorso - Art. 24
- 8) Certificazioni relative alla formazione del Personale - Art. 27 comma 6

- 9) Certificato di Sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo - Art. 33
- 10) Certificati di conformità dei mezzi e sistemi di sicurezza utilizzati a bordo - Art. 42 comma 1/a
- 11) Dichiarazioni sul personale addetto al servizio di protezione e sicurezza e loro curriculum professionale - Art. 12 comma 4
- 12) Consegne del Comandante - art. 7 comma 1/a
- 13) Tabella con l'organizzazione dei servizi di bordo - Art. 11 comma 9
- 14) Copia del Contratto Collettivo - Art. 11 comma 10

### **Sanzioni**

#### **Per l'armatore:**

- a) arresto da tre a sei mesi o ammenda da tre a otto milioni per la violazione degli articoli 6 commi 1,2,3,5/a (*Piano di sicurezza e designazione responsabile prevenzione*)- art. 23 comma 3 (*provvedimenti a seguito indicazioni medico*) - art. 24 comma 1 (*Fornitura cassetta medicinali*)- art. 27 commi 2,3 e 4 (*Formazione del personale*).
- b) con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire un milione a lire sei milioni per la violazione dell'art. 14 (*Riunione annuale*).

#### **Per il Comandante:**

- a) arresto da tre a sei mesi o ammenda da lire tre milioni a lire otto milioni per la violazione dell'art. 22 (*Sostituzione dotazioni deteriorate*) comma 2 e 24 (*Disponibilità e custodia materiale sanitario*) comma 2 .
- b) arresto da due a quattro mesi o con l'ammenda da lire un milione a lire cinque milioni per violazione all'art. 7 comma 1/a (*emettere procedure ed istruzioni relative alla sicurezza*) 1/b (*segnalare le deficienze all'armatore*) 1/d (*designare i marittimi destinati alla sicurezza*) 1/e (*informare l'armatore di eventi rischiosi ed incidenti*).

#### **Per l'armatore ed il Comandante:**

- a) arresto da due a quattro mesi o ammenda da un milione a cinque milioni per la violazione dell'art. 6 comma 5/f (*limitare al minimo i lavoratori esposti agli agenti tossici e nocivi*) 5/g (*fornire dispositivi individuali di sicurezza*) 5/i (*fornire i manuali operativi*) 5/n (*garantire le condizioni di efficienza dell'ambiente di lavoro*) 5/q (*attuare misure tecniche ed organizzative per ridurre al minimo i rischi*) art. 16 comma 4 (*preparazione del rappresentante della sicurezza*) art. 22 comma 1 (*modifiche dopo le visite*)
- b) con l'arresto da due a quattro mesi o con l'ammenda da lire un milione a cinque milioni per la violazione dell'art. 6 comma 5/b (*designare il personale addetto alla prevenzione*) 5/c (*designare il medico competente*) 5/d (*organizzare il lavoro con il minimo dei rischi*) 5/e (*informare ed addestrare i marittimi*) 5/h (*informare i marittimi sull'emergenza*) 5/l (*richiedere l'osservanza delle norme di igiene e sicurezza da parte dei marittimi*) 5/o (*permettere ai marittimi, tramite il rappresentante alla sicurezza, la verifica dell'applicazione delle norme di prevenzione e sicurezza*) 5/p (*mettere a disposizione dei marittimi tutta la normativa, la documentazione, il manuale, la guida e le procedure di sicurezza*) art. 12 comma 7 (*fornire informazioni al servizio di prevenzione*) art. 27 comma 1 (*informazione ai marittimi*)
- c) sanzione amministrativa da un milione a sei milioni per la violazione dell'art. 6 comma 5/m (*allontanamento del marittimo da rischi inerenti la sua persona*)

#### **Per i lavoratori**

- a) arresto fino ad un mese o ammenda da lire quattrocentomila a lire un milione e duecentomila per violazione art. 8 (*obblighi del lavoratore*)

### **Per il medico**

- a) arresto fino a due mesi o ammenda da lire un milione a sei milioni per violazione dell'art. 23 comma 1/b (*Accertamenti e giudizi sanitari*) 1/c (*cartelle sanitarie*) 1/g (*visite a bordo due volte l'anno*)
- b) arresto fino ad un mese o ammenda da cinquecentomila a tre milioni per violazione art. 23 comma 1/d (*fornire informazione ai marittimi sugli accertamenti sanitari*) 1/e (*rilascio copia accertamenti*) 1/f (*comunicare risultati collettivi accertamenti in riunione*) 1/h (*visite richieste dai lavoratori*)

### **Per l'appaltatore**

- a) arresto da tre a sei mesi o ammenda da tre a otto milioni per violazione dell'art. 10 comma 2 (*coordinare e cooperare nell'attuazione della prevenzione*)
- b) arresto da due a quattro mesi per violazione art. 10 comma 1 (*verifica idoneità tecnica impresa e lavoratori*) comma 3 (*rischi specifici*).

### **Visite**

- a) Visita iniziale
- b) Visita periodica ogni due anni
- c) Visita occasionale su richiesta Autorità Marittima, ASL, sindacati, armatore, gente di mare e rappresentante alla sicurezza.

### **Commissione territoriale**

Per disposizione dal Direttore Marittimo è composta:

- 1) Ufficiale Superiore
- 2) Ufficiale responsabile della Sicurezza della Capitaneria di Porto
- 3) Medico di Porto
- 4) Rappresentante ASL
- 5) Ingegnere o Capo tecnico del Ministero
- 6) Due rappresentanti del sindacato
- 7) Due rappresentanti Confitarma

### **Orario di lavoro**

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.

5. 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.

### **Il decreto prevede:**

- a) un responsabile del servizio di prevenzione e protezione che in genere è il 1° Ufficiale.
- b) Manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro
- c) un Medico competente e sorveglianza sanitaria del lavoratore marittimo
- d) un registro degli infortuni
- e) piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro
- f) Certificato di sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo

### **FATTORI DI FATICA**

Cause di fatica più comunemente riconosciute e documentate sono la cattiva qualità del riposo, gli eccessivi carichi di lavoro, l'eccessivo rumore ed i rapporti interpersonali.

Alcuni possono essere raggruppati come segue:

#### 3.1.1 Gestione a terra e a bordo della nave e responsabilità di Amministrazione:

- programmazione del lavoro e periodi di riposo;
- gradi di armamento;
- assegnazione di mansioni;
- comunicazione a terra della nave;
- unificazione delle procedure di lavoro;
- pianificazione dei viaggi;
- procedure di tenuta della guardia;
- politica di armamento;
- operazioni portuali;
- servizi ricreativi;
- compiti amministrativi;

#### 3.1.2 Fattori relativi alla nave:

- grado di automazione;
- affidabilità delle attrezzature;
- caratteristiche del movimento;
- livelli di rumore, calore e delle vibrazioni;
- qualità dell'ambiente di vita e di lavoro;
- caratteristiche e requisiti del carico;
- progettazione navale;

#### 3.1.3 Fattori relativi all'equipaggio:

- completezza di addestramento;
- esperienza;
- compatibilità della composizione dell'equipaggio;
- qualità e competenza dell'equipaggio.

#### 3.1.4 Fattori ambientali esterni:

- condizioni meteorologiche;
- condizioni portuali;
- condizioni di ghiaccio;
- densità del traffico navale.

Per un approfondimento della materia - VAI A PAG. 93

## 7. La salute a bordo.

Per lavorare a bordo il marittimo deve godere di ottima salute. Per il rilascio del libretto bisogna essere riconosciuti idonei secondo i canoni del Regio Decreto legge 14 dicembre 1933, n. 1773 ( vedi pag. 133) ma anche per le certificazioni, la STCW stabilisce dei parametri molto stringenti (Sezione B-I/9 del codice STCW).

**Con D.M. 8 maggio 1963 (G.U. 27 maggio 1963 n. 139), è istituita una Visita Medica Biennale per la gente di mare, particolarmente fiscale, il cui esito negativo può portare al ritiro del libretto di Navigazione senza alcuna copertura di solidarietà sociale.**

La copertura assicurativa è tutelata dall'IPSEMA Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo, **la legge 30 luglio 2010, n. 122 di conversione con modificazioni del D.L.78/2010, prevede l'attribuzione all'INAIL delle funzioni già svolte dall'IPSEMA. Nell'attesa di ripubblicare i contenuti di questo portale facendoli confluire nel portale INAIL, le informazioni e i servizi online per l'utenza continueranno ad essere disponibili all'indirizzo [www.ipsema.gov.it](http://www.ipsema.gov.it)**

LE PRESTAZIONI I S T I T U Z I O N A L I ASSICURATE SONO:

- un'indennità giornaliera temporanea, per inabilità totale al lavoro derivante da infortunio sul lavoro o malattia professionale;
- un'indennità giornaliera per temporanea inidoneità agli specifici servizi della navigazione;
- una rendita o una somma capitale "una tantum" per inabilità permanente totale o parziale al lavoro conseguente ad infortunio sul lavoro o malattia professionale;
- una rendita e un assegno "una tantum" ai superstiti in caso di morte per infortunio sul lavoro o malattia professionale;
- altre prestazioni di carattere accessorio (fornitura di protesi, rimborso spese di viaggio, assegno per assistenza personale continuativa);
- certificazione ai fini pensionistici dell'eventuale esposizione dei marittimi alle fibre di amianto.

LE PRESTAZIONI INTEGRAT I V E, PREVISTE DAI CONTRAT T I C O L L E T T I V I, SONO:

- un'indennità giornaliera temporanea per periodi non coperti dall'assicurazione di legge;
- un'indennità "una tantum" per inabilità permanente da malattia contratta per causa di servizio;
- un'indennità "una tantum" per morte conseguente a infortunio o malattia contratta per causa di servizio.

LE PRESTAZIONI EROGATE PER CONTO DELL'INPS SONO:

- un'indennità giornaliera temporanea per i periodi di malattia previsti dalla legge;
- le prestazioni economiche previste dalle leggi sulla maternità;
- rimborsi per i donatori di sangue.

Le prestazioni economiche a tutela della maternità sono corrisposte al personale della navigazione marittima, al personale amministrativo delle Società di navigazione di preminente interesse nazionale ed al personale di volo.

## 8. Collocamento

In genere il collocamento ha solo una funzione burocratica. Per cercare lavoro i marittimi si rivolgono direttamente alle società armatrici oppure alle agenzie specializzate. Quasi tutte le società hanno i loro turni di imbarchi distinti in:

- 1- turni con continuità di rapporto di lavoro, nei quali sono iscritti i marittimi con una serie di imbarchi con la compagnia.
- 2- turni particolari.
- 3- turni per avventizi.
- 4- turni stagionali.

Il **18 aprile 2006** è stata approvata la riforma del collocamento della gente di mare che è riportata vedi pag.141.

## STCW e Politica CEE per i naviganti

La *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (*Convenzione* -) – (*Parte A*) – (*Parte B*) - è oggi, il documento più importante tra tutti quelli che regolamentano le caratteristiche professionali del personale navigante. E' importante conoscerlo perché esso è applicato in quasi tutti i paesi del mondo ed è particolarmente coercitivo, perché fa parte dei documenti guida, a cui si attengono i controlli minuziosi delle Guardia Costiera o Autorità analoghe delle nazioni, che hanno sottoscritto gli specifici protocolli di mutue ispezioni per combattere l'uso di equipaggi sub-standard. Questo documento può essere scaricato dal sito [www.imo.org](http://www.imo.org).

In Allegato vedi pag.145 è riportato un breve estratto del Green Paper della CEE in merito alla Politica della Comunità per il settore dei marittimi. Per completezza di formazione ed il gusto della conoscenza si invita a visitare il sito <http://europa.eu> alla voce [Pesca e affari marittimi](#). La CEE è molto generosa per i corsi di formazione per i marittimi, ma gli enti di gestione di queste risorse pagano l'ignoranza della conoscenza della cultura del mare e la confusione che esiste nella definizione di Istituti che diano una preparazione completa.