



**FEDERPESCA**

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI PESCA



**MINISTERO DELL'AGRICOLTURA  
DELLA SOVRANITÀ ALIMENTARE  
E DELLE FORESTE**



# GUIDA ALLA CORRETTA GESTIONE DELLA SICUREZZA

E AGLI ADEMPIMENTI OBBLIGATORI  
IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA  
PER LE AZIENDE  
DELLA PESCA MARITTIMA

---



**Autore:** Associazione Armatori da Pesca

**Curatore:** dott. Giuseppe Gesmundo

**Progetto editoriale:** Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca

**Coordinatore PNT23:** Federico Bigoni

**Supervisione Progetto:** Francesca Biondo

**Grafica e impaginazione:** Nuova Editoriale Romani



Questo volume è stato prodotto grazie al contributo del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, Direzione generale della pesca e dell'acquacoltura nell'ambito del Programma Triennale della Pesca e dell'Acquacoltura 2022/2024 – Annualità 2023 di cui al D.M. n. 0260284 del 19/05/2023 – Capitolo 1477 – CUP di progetto J88H23000880001

Quanto contenuto non riflette necessariamente il punto di vista del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, Direzione generale della pesca e dell'acquacoltura e non sostituisce la normativa vigente in materia che resta l'unica fonte certa.

Questa pubblicazione ha una finalità divulgativa.

In essa sono state operate semplificazioni testuali e omesse molte definizioni e riferimenti normativi per facilitare la lettura.

È vietata la riproduzione anche parziale o ad uso interno o didattico, effettuata con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, non autorizzata e priva di citazione.

Copyright © 2023 Federpesca



**FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI PESCA**

Corso d'Italia, 92 – 00198 Roma

E-mail: [federpesca@federpesca.it](mailto:federpesca@federpesca.it)

Telefono: 063201257

[www.federpesca.it](http://www.federpesca.it)

## Sommario

---

1. Premessa – Le ragioni di una guida .....	5
2. La normativa di sicurezza applicabile al settore.....	7
3. Il Piano di sicurezza .....	10
4. La relazione sulla valutazione dei rischi .....	12
5. La valutazione dei rischi.....	14
6. I rischi nell'attività di pesca e in navigazione.....	15
7. Il DVR e la prevenzione dei rischi da agenti fisici (rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici, microclima, radiazioni ottiche artificiali, radiazioni solari) .....	17
8. I Rischi da Radiazione solare.....	17
9. Rischi da cambiamento climatico.....	19
10. Rischi da agente fisico Microclima.....	20
11. I disturbi muscolo scheletrici.....	21
12. La politica aziendale di gestione della sicurezza .....	22
13. La individuazione e indicazione degli attori della sicurezza .....	24
14. Il manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro .....	26
15. La Riunione periodica di prevenzione e protezione a bordo.....	27
16. La Informazione, Formazione e addestramento.....	29
17. Formazione Lavoratori e Comandante .....	30
18. Formazione ASPP e RSPP .....	32
19. Formazione del datore di lavoro che assume i compiti del servizio di prevenzione e protezione.....	33
20. Formazione primo soccorso.....	33
21. Formazione antincendio e gestione delle emergenze.....	34
22. Formazione del Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza.....	35
23. Medico competente e Sorveglianza sanitaria.....	36
24. Assistenza sanitaria a bordo delle navi da pesca.....	38
25. Altri Adempimenti obbligatori.....	39
26. La problematica dell'orario di lavoro a bordo dei pescherecci .....	41
Bibliografia .....	46

## 1. Premessa – Le ragioni di una guida

---

Nel settore della pesca, come noto classificato dagli indici INAIL a rischio elevato, si avverte sempre di più l'esigenza di un deciso cambio di passo, di un cambio di mentalità e di organizzazione necessario ad affrontare, in funzione della sostenibilità, le sfide di competitività che i nuovi scenari impongono e ugualmente, nell'organizzazione aziendale, a creare un contesto di partecipazione favorevole alla sicurezza ed un radicamento di una positiva cultura della sicurezza che possa generare tensioni positive verso la salute e sicurezza, con lo sviluppo di nuove politiche aziendali che perseguano adeguati sistemi di prevenzione e protezione.

Una doppia sfida in contesti interni all'azienda ed esterni ad essa che bisogna prepararsi ad affrontare e sostenere. La tutela del benessere anche economico delle persone che lavorano nel nostro settore, infatti, non può prescindere da un sistema organizzato di prevenzione, fondato su adeguate politiche aziendali, nei due contesti interni ed esterni, ispirate a principi economici di sostenibilità ma anche etici.

In tal senso si può ben comprendere che una [Guida alla corretta gestione della sicurezza](#) con indicazioni sugli [adempimenti obbligatori](#) non rappresenta un mero elenco delle tante cose da fare, per ottemperare alle articolate prescrizioni normative ed evitare possibili sanzioni, ma un presupposto essenziale, se non un vero investimento, per affrontare, con consapevolezza, le tante e articolate problematiche della salute e sicurezza nel nostro settore.

Il nostro obiettivo, come Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca, è svolgere, a pieno, il ruolo che l'art. 29 del D.lgs. n. 271/99 riconosce alle organizzazioni sindacali degli armatori e che si sostanzia nella implementazione di attività di informazione, affiancamento, consulenza ed assistenza in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori marittimi a bordo delle navi da pesca.

Un obiettivo fondante, prioritario, della Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca è, quindi, attuare azioni e interventi finalizzati a favorire un corretto approccio alla sicurezza delle nostre imprese, in modo che la sicurezza venga percepita come valore qualificante dell'azienda ittica piuttosto che ulteriore intralcio burocratico e costoso alla gestione dell'attività di pesca.

La sicurezza deve diventare un progetto aziendale collettivo e costante dove tutti i soggetti sono coinvolti e responsabilizzati nella costruzione della sicurezza e dove è fondamentale la presenza di un'organizzazione ben definita, con compiti e obiettivi precisi. In questa ottica assumono un ruolo importante oltre agli stessi lavoratori anche le figure dell'armatore/datore di lavoro, del comandante ed eventualmente di altri soggetti con compiti di coordinamento e controllo.

La Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca con l'iniziativa Sicurpesca vuole contribuire a creare un clima aziendale favorevole alla sicurezza attraverso il quale riuscire a tutelare e migliorare la vita di chi lavora, garantire al lavoratore un ambiente di lavoro dignitoso e salubre, limitando i rischi, prevenendoli, o almeno arginandone gli effetti e garantire, insomma una maggiore salute e sicurezza ai lavoratori del nostro settore.

L'attività di pesca ha peculiarità e caratteristiche specifiche, non associabili a nessun altro contesto produttivo e di lavoro, a cominciare dal luogo e dall'ambiente di lavoro, con processi lavorativi specifici e mansioni particolari, che vanno analizzati e valutati singolarmente, al fine di renderli coerenti con le prioritarie esigenze di salute e sicurezza ed in tal senso nasce l'esigenza di predisporre [linee guida specifiche sulla corretta gestione della sicurezza](#)



e sugli adempimenti obbligatori che riguardano direttamente l'impresa di pesca e che facilitino l'organizzazione e implementazione di un sistema di prevenzione partecipato, collaborativo e solidale, nel quale venga garantito il coinvolgimento attivo, responsabile di tutte le persone che lavorano a bordo. L'efficace organizzazione del sistema di prevenzione esige, infatti, la partecipazione attiva e responsabile di tutte le persone che lavorano, valorizzando l'apporto di ciascuno.

Non può trascurarsi, peraltro, che nel settore della pesca sono da garantirsi **due diverse dimensioni della sicurezza, quella del lavoro in attività di pesca e quella della navigazione** che rispondono, è vero, a diversi contesti normativi ma che si contaminano, interagiscono tra loro, creando nuove situazioni di rischio o aggravamento delle condizioni di rischio e pericolo che vanno comunque affrontati in ottica di prevenzione.

In questa Guida sono analizzati gli adempimenti fondamentali, più significativi e pregnanti in chiave di salute e sicurezza, per un'impresa di pesca, rinviando, per una più dettagliata elencazione degli articolati obblighi aziendali ed in particolare del datore di lavoro e del comandante, alle schede adempimenti pubblicate sul sito [www.sicurpesca.eu](http://www.sicurpesca.eu).

**Tutto quanto riportato e indicato nella presente guida viene fornito esclusivamente a titolo informativo e non costituisce una consulenza legale o professionale qualificata. I contenuti della guida, peraltro, potrebbero non corrispondere alle specifiche esigenze e necessità delle singole imprese e dei diversi segmenti di pesca.**



## 2. La normativa di sicurezza applicabile al settore

Una trattazione preliminare merita la problematica non sempre definita e chiara della normativa di sicurezza applicabile al nostro settore produttivo.

Per quanto attiene la sicurezza del lavoro nell'attività di pesca, l'art. 3 del D.Lgs n. 81/2008 (Testo Unico Salute e Sicurezza) ha chiaramente fissato un principio basilare in termini di normativa di sicurezza applicabile al settore, stabilendo, come principio generale, che *“per i mezzi di trasporto aerei e marittimi, le disposizioni del Testo Unico sono applicate tenendo conto delle effettive particolari esigenze connesse al servizio espletato o alle peculiarità organizzative”*.

Lo stesso articolo ha, altresì, stabilito che con successivi decreti interministeriali si doveva provvedere a dettare le disposizioni necessarie a consentire **il coordinamento con la disciplina recata appunto dal suddetto testo unico della normativa relativa alle attività lavorative a bordo delle navi**, di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, in ambito portuale, di cui al decreto legislativo 2727 luglio 1999, n. 272 e per il settore delle navi da pesca, di cui al decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298 (si badi bene che **il legislatore parla di coordinare non di uniformare** proprio considerando le specificità e peculiarità del lavoro sulle navi anche da pesca).

*Nelle more della emanazione dei suddetti decreti di coordinamento ha infine stabilito che fino all'emanazione dei decreti di coordinamento “sono comunque fatte salve le disposizioni attuative dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626 nonché le disposizioni di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, al decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298”.*

Chiarita la annosa problematica della normativa di sicurezza applicabile al settore (D.lgs. n. 271 e 298/99) va tenuto presente che il D.lgs. n. 298/99, che ha fissato le prescrizioni minime di tutela della salute e di sicurezza dei lavoratori a bordo delle navi da pesca, ha altresì stabilito che *“Le disposizioni del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modifiche ed integrazioni, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, nonché della vigente legislazione in materia di prevenzione infortuni e di igiene del lavoro si applicano al settore, fatte salve le disposizioni specifiche contenute nel presente decreto legislativo”*.

Va subito precisato che il richiamo alle disposizioni di cui al D.lgs. 626/1994 deve intendersi ora riferibile al D.lgs. 81/2008, stante il disposto dell'art. 304 del Testo Unico che, abrogando, tra l'altro, lo stesso D.lgs. 626/1994, ha ribadito che **laddove disposizioni di legge o regolamentari dispongano un rinvio a norme del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni, tali rinvii si intendono riferiti alle corrispondenti norme dello stesso Testo Unico**.

In conclusione, per le navi da pesca, fino all'emanazione dei succitati decreti di coordinamento, sono da osservarsi le disposizioni del D.lgs. n. 271/99, fatte salve le disposizioni specifiche del D.lgs. 298/99 e infine le disposizioni del D.lgs. n. 81/2008 quando le predette norme facciano rinvio al D.lgs. n. 626/1994 o in assenza di disposizioni specifiche della normativa speciale di settore e in ogni caso, tenendo conto delle peculiarità dell'ambiente di lavoro (le navi da pesca non sono infatti ricomprese nella definizione dell'art. 62 del testo Unico né, di conseguenza, nell'applicazione del titolo II dello stesso), delle effettive particolari esigenze connesse al servizio espletato o alle peculiarità organizzative del lavoro a bordo delle navi.

Riepilogando la normativa applicabile al nostro settore è ad oggi rappresentata:

- D.lgs. 27 luglio 1999 n. 271 “*Adeguamento della normativa di sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998 n. 485*”, nella versione ad oggi vigente;
- D.lgs. 27 luglio 1999 n. 272 “*Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della Legge 31 dicembre 1998, n. 485*”;
- D.lgs. 17 agosto 1999 n. 298 “*Attuazione della Direttiva 93/103/CE relativa alle prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca*”, nella versione ad oggi vigente.

Va fatto riferimento in ultimo al Decreto Dirigenziale del 30/05/2000 “*Approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali*” ed al Decreto Legislativo 27 maggio 2005, n. 108 “*Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all’accordo sull’organizzazione dell’orario di lavoro della gente di mare*”.

Dal quadro normativo sopra delineato possiamo trarre alcune significative indicazioni sulle misure che devono essere adottate a bordo:

- Valutazione di tutte le situazioni di rischio, per la salute e sicurezza, connesse all’esercizio dell’attività lavorativa a bordo;
- Eliminazione o almeno riduzione dei rischi derivanti dall’impiego di materiali nocivi alla salute dei lavoratori imbarcati;
- Riduzione dei rischi alla fonte;
- Programmazione delle attività di prevenzione in stretta relazione con la gestione tecnico-operativa della nave, limitando al minimo i lavoratori esposti al rischio.

Dalle previsioni e prescrizioni del quadro normativo emerge altresì la necessità di modulare le prassi operative, anche in funzione della sicurezza, per eliminare i rischi alla fonte, o almeno ridurli ovvero limitare i fattori di fatica che possono incidere negativamente sulla SSL, quindi di farsi carico della corretta e regolare manutenzione degli ambienti di lavoro, dei locali di servizio, degli alloggi, delle attrezzature di lavoro e dei dispositivi individuali e collettivi di protezione.

La normativa, inoltre, individua e disegna gli attori della sicurezza, le figure chiamate a promuovere e garantire la necessaria attività di prevenzione e tutela della SSL (armatore, comandante, RSPP, addetti ai servizi di prevenzione e protezione, soggetti incaricati della gestione delle emergenze, rappresentante dei lavoratori per la sicurezza e medico competente), non trascurando gli obblighi, le funzioni e le responsabilità specifiche degli stessi lavoratori.

Un aspetto particolare è comunque da considerarsi in ordine alla principale normativa alla quale in tema di sicurezza, nel nostro settore, deve farsi riferimento: [il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271](#). Si tratta di un decreto applicabile a tutti i lavoratori marittimi impiegati in qualsiasi unità navale, con lo scopo specifico di adeguare la normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro alle particolari esigenze dei servizi espletati su tutte le navi, in modo da assicurare, in materia di sicurezza del lavoro, la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni e dalle malattie professionali.



Non può negarsi che sussistono diffuse e legittime perplessità sulla coerenza e piena applicabilità di detta normativa allo specifico settore della pesca, caratterizzato, in assoluta prevalenza, da microimprese (oltre i due/terzi della flottiglia da pesca del nostro Paese è ben al di sotto di 24 metri), con ridotto personale imbarcato e con intuibili lacune nell'organizzazione aziendale; non poche disposizioni del 271 si rivelano, infatti, meglio coerenti con le grandi navi, fatte salve alcune timide eccezioni, e le grandi società armatoriali; si tratta di perplessità che sono state più volte rappresentate e che, ci auguriamo, potrebbero trovare legittima risoluzione proprio con la auspicabile normazione di coordinamento.



Una ultima annotazione merita la normativa attinente alla sicurezza della navigazione, per la quale bisogna riferirsi in particolare:

- alle disposizioni pertinenti del codice della navigazione e relativo regolamento attuativo;
- al Regolamento di sicurezza della navigazione di cui D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435, come modificato in ultimo dal D.P.R. 19 luglio 2022, n. 148, con particolare riferimento al Titolo V, libro III (che si riferisce alle unità da pesca che praticano la pesca mediterranea ed oceanica);
- al Regolamento concernente i requisiti e il programma di esame per il rilascio del certificato di marittimo abilitato per i mezzi di salvataggio, di cui al D.P.R. 29 luglio 1996, n. 474;
- al D.lgs. 18 dicembre 1999, n. 541 rubricato “Attuazione delle direttive 97/1970/CE e 1999/19/CE sull’istituzione di un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, in applicazione della Convenzione internazionale Torremolinos del 1993;
- Per tutte le altre navi da pesca di lunghezza inferiore ai 24 metri, che sono in assoluto prevalenti nel nostro Paese, si deve far riferimento alle disposizioni del regolamento di sicurezza per le unità da pesca abilitate alla pesca costiera e ravvicinata di cui al D.M. - 5 agosto 2002, n. 218.

Non vanno trascurate, altresì, le disposizioni dei due decreti ministeriali del 2 maggio 2017 riguardanti rispettivamente: la “*istituzione dei corsi antincendio di base e antincendio avanzato per il personale marittimo*” e la “*istituzione del corso di sopravvivenza e salvataggio per il personale marittimo*”.

Non può negarsi che per la sicurezza della navigazione delle unità da pesca sono state dettate norme coerenti con le caratteristiche strutturali (lunghezza) e abilitazione alla navigazione (pesca oceanica e mediterranea, pesca costiera e ravvicinata).

**Potrebbe risultare non agevole conoscere e interpretare la articolata normativa sulla sicurezza dell’attività e della navigazione, ma il comandante e l’armatore devono conoscere le prescrizioni normative per il rispetto delle quali potrebbero essere ritenuti responsabili.**



### 3. Il Piano di sicurezza

L'azienda di pesca ed in particolare l'armatore, fatta salva la responsabilità del comandante ai sensi della legislazione vigente, tenendo conto delle caratteristiche tecnico- operative della nave e delle specificità dell'attività di pesca, nonché delle condizioni metereologiche, deve in primis poter garantire che la stessa unità navale venga impiegata senza compromettere la sicurezza e la salute dei lavoratori (Cfr.art.3, comma1, D.lgs. 298/99).

In tal senso si può ben comprendere che il primo fondamentale obbligo a carico di una azienda di pesca è e resta quello di garantire la salute e sicurezza dei lavoratori imbarcati e quest'obbligo si concreta innanzi tutto nella predisposizione del piano di sicurezza, con i contenuti elencati nell'art. 6, comma 2 del D.lgs. 271/99.<sup>1</sup>

In tutti i settori lavorativi l'adempimento obbligatorio primario del datore di lavoro è la predisposizione del Documento di valutazione dei rischi (DVR) nel quale sono analizzati tutti i rischi relativi alla attività dell'azienda, tenendo in debito conto gli impianti, i luoghi di lavoro, i processi lavorativi.

Nel nostro settore si rende obbligatorio, come sopra riportato, il piano di sicurezza che deve contenere al suo interno anche la relazione tecnica sulla valutazione dei rischi. La predisposizione del Piano di sicurezza è un obbligo specifico che l'art. 6 del D.lgs. 271/99 pone a carico dell'armatore.

Tralasciando gli adempimenti formali previsti e la questione della valenza della possibile autocertificazione del piano<sup>2</sup> (2), va evidenziato che lo stesso deve essere integrato ed aggiornato, anche con particolare riferimento alla relazione sulla valutazione dei rischi, ogni volta che siano apportate modifiche o trasformazioni a bordo e comunque con la necessaria periodicità.

L'art. 6 del D.lgs. 154/2004, che sostituisce l'art. 2 del D.lgs. 2001/226, al comma 6 stabilisce che "L'autocertificazione di cui all'articolo 6, comma 4, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, sostituisce a tutti gli effetti ogni adempimento tecnico e formale ivi previsto". Detta disposizione è stata interpretata da non pochi come possibilità per l'armatore di non avvalersi, nella redazione del piano di sicurezza, necessariamente del personale tecnico indicato dal precedente comma 2, potendolo autonomamente redigere e quindi autocertificarlo, tanto più alla luce di quanto disposto appunto dal succitato D.lgs. 154/2004.

Per una definitiva pronuncia sulla portata della semplificazione va fatto riferimento in ogni caso a quanto chiarito nella Circolare della DIREZIONE GENERALE PER LA NAVIGAZIONE

<sup>1</sup> L'armatore, tenendo ben presenti le caratteristiche tecniche ed operative della nave e l'ambiente nel quale l'attività lavorativa si svolge, deve predisporre il piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro che deve contenere i seguenti elementi:

a) **progetto dettagliato dell'unità** – nel quale sono riportate le sistemazioni inerenti all'ambiente di lavoro;  
 b) **specificata tecnica dell'unità**, comprendente tutti gli elementi ritenuti utili per l'esame delle condizioni di igiene e sicurezza del lavoro presenti a bordo della nave;  
 c) **relazione tecnica sulla valutazione dei rischi** per la tutela della salute e la sicurezza del lavoratore marittimo connessi allo svolgimento dell'attività lavorativa a bordo; nella relazione sono specificati i criteri adottati per la valutazione stessa e le misure di prevenzione e protezione dei lavoratori, nonché il programma di attuazione di eventuali interventi migliorativi dei livelli di igiene e sicurezza a bordo.

<sup>2</sup> Il comma 2 dell'art. 6 del D.lgs. 271/99 dispone che il piano di sicurezza deve essere redatto da personale tecnico delle costruzioni navali di cui all'articolo 117 del codice della navigazione e articolo 275 del relativo regolamento di attuazione, e inviato, a cura dell'armatore, al Ministero ai fini dell'approvazione. Il successivo comma 4 dispone che per le unità da pesca nuove ed esistenti di lunghezza inferiore a 24 m, o con equipaggio fino a sei unità di tabella di armamento, la documentazione di cui al comma 2, autocertificata da parte dell'armatore o dal proprietario, non è inviata al Ministero per l'approvazione ma è conservata a bordo ed esibita a richiesta degli organi di vigilanza, al fine di verificarne la conformità alle disposizioni del decreto.

E IL TRASPORTO MARITTIMO E INTERNO – DIVISIONE 4 SICUREZZA MARITTIMA E INTERNA n. 09/SM del 28.11.2006 contenente direttive operative sul D.lgs. 271/99.

Al punto 4 **“Autocertificazione dei Piani di sicurezza dell’ambiente di lavoro” (Art. 6, comma 4)** si chiarisce, infatti, definitivamente, la portata della semplificazione, precisando, sostanzialmente, che alla luce delle disposizioni di cui all’art. 6, comma 4 del D.lgs. 271/99 e di cui, successivamente, all’art. 6, comma 6, del D.lgs. 154/2004 si ritiene opportuno di dover confermare il principio che, per le unità indicate al comma 4 dell’art. 6 del D.lgs. 271/99 (comprese le unità da pesca), non è necessaria la trasmissione a questo Ufficio della documentazione prescritta dai relativi commi dell’articolo 6 del d.lgs. 271/99 per l’approvazione della stessa documentazione, mentre **rimane comunque l’obbligo della disponibilità e conservazione a bordo della documentazione prescritta che deve essere redatta dal personale tecnico iscritto nei previsti Registri.**

### Considerazioni

Personalmente continuo ad aver dubbi su detta conclusiva interpretazione della norma di semplificazione, per cui l’autocertificazione dell’armatore varrebbe semplicemente ad esonerare lo stesso dall’adempimento formale dell’invio al Ministero del piano di sicurezza, proprio alla luce del successivo disposto dell’art. 6, comma 6 del D.lgs. 154/2004 che invece chiarisce che l’autocertificazione **sostituisce ogni adempimento tecnico e formale previsto.**

La questione è e rimane a dir poco controversa anche se bisogna riconoscere che i contenuti del Piano di sicurezza di cui all’art. 6 riferibili al *progetto dettagliato dell’unità – nel quale sono riportate le sistemazioni inerenti l’ambiente di lavoro ed alla specifica tecnica dell’unità, comprendente tutti gli elementi ritenuti utili per l’esame delle condizioni di igiene e sicurezza del lavoro presenti a bordo della nave*, presuppongono, comunque, una redazione da parte di personale tecnico delle costruzioni navali ed in particolare di un ingegnere navale.

In ogni caso al di là delle sottigliezze interpretative della norma va tenuto presente che il primo obbligo dell’armatore/datore di lavoro è appunto la predisposizione del piano di sicurezza per cui, anche laddove lo stesso piano sia affidato, nella sua redazione, ad un tecnico delle costruzioni navali, ed io preciserei meglio ad un ingegnere navale con specifiche esperienze in materia di sicurezza, per lo meno la parte relativa alla *“valutazione dei rischi ed alla specifica dei criteri adottati per la valutazione stessa e le misure di prevenzione e protezione dei lavoratori, nonché il programma di attuazione di eventuali interventi migliorativi dei livelli di igiene e sicurezza a bordo”* dovrebbe essere direttamente curata o almeno “partecipata” dall’armatore/ datore di lavoro, dal RSPP eventualmente nominato, dal medico competente e aggiungerei anche, possibilmente, da tutto il personale imbarcato, in relazione al disposto dell’art. 6, comma 6 del D.lgs. 271/99 e dell’art.17 del D.lgs. 81/2008 per il quale datore di lavoro non può delegare la valutazione di tutti i rischi con la conseguente elaborazione del documento relativo e del successivo art.28 dello stesso decreto laddove si dispone che la scelta dei criteri di redazione del documento è rimessa in ogni caso al datore di lavoro.

Si tratta quindi di un **“documento necessariamente dinamico”** che deve essere continuamente rimodulato, modificato, adeguato, integrato ed arricchito:

- nel caso di modifiche e trasformazioni apportate a bordo;
- qualora vi siano modifiche particolari (societarie, dei ruoli, degli ambienti di lavoro, dei macchinari, del ciclo produttivo, dell’organizzazione del lavoro, ecc.) e in relazione a

scadenze periodiche obbligatorie, legate a rischi specifici (ad esempio, stress da lavoro correlato, rumore, vibrazioni);

- in relazione ad eventuali variazioni, rispetto alle normali condizioni di esercizio dell'unità, delle situazioni di esposizione del lavoratore a fattori di rischio, con particolare riferimento all'organizzazione del lavoro a bordo ed all'introduzione di nuove tecnologie che potrebbero comportare riflessi sull'igiene e la sicurezza dei lavoratori;
- in tutti i casi in cui si renda necessario aggiornare le misure di prevenzione e protezione in relazione a più approfondite valutazioni dei rischi, alla individuazione di nuovi rischi, ovvero a mutamenti organizzativi e produttivi che hanno rilevanza ai fini della salute e sicurezza del lavoro, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica della prevenzione e della protezione;
- in occasione di modifiche del processo produttivo o della organizzazione del lavoro significative ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica, della prevenzione o della protezione o a seguito di infortuni significativi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità. **A seguito di tale rielaborazione, vanno aggiornate coerentemente le misure di prevenzione e protezione<sup>3</sup>.**

#### 4. La relazione sulla valutazione dei rischi

---

Una questione di non poca rilevanza è in particolare, anche per quanto riportato in nota, quella relativa alla relazione tecnica sulla valutazione dei rischi, per la tutela della salute e la sicurezza del lavoratore marittimo, connessi allo svolgimento dell'attività lavorativa a bordo. Detta relazione è uno dei tre elementi del Piano di sicurezza che, ai sensi del disposto del 1 comma dell'art. 6 del D.lgs. 271/99, deve essere predisposto dall'armatore. ma che, ai sensi del comma 2, deve essere redatto da personale tecnico delle costruzioni navali di cui all'art. 117 del Codice della navigazione e art. 275 del relativo regolamento di attuazione.

Una lettura letterale del disposto dell'art. 6 del 271 potrebbe indurci a ritenere che si tratti di una disposizione per lo meno contraddittoria in quanto mentre per il primo comma l'armatore deve valutare i rischi per la sicurezza e per la salute dei lavoratori marittimi, predisponendo il piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro che deve contenere i tre elementi sopra riportati, (progetto dettagliato dell'unità, specifica tecnica dell'unità e relazione sulla valutazione dei rischi) per il secondo comma tutta la documentazione di cui sopra e quindi, ivi compresa, anche la relazione sulla valutazione dei rischi, deve essere affidata, per la redazione, a personale tecnico delle costruzioni navali.

Verrebbe legittimamente da chiedersi con quali competenze detto personale delle costruzioni navali potrebbe e dovrebbe anche analizzare tutti i rischi connessi allo svolgimento

---

<sup>3</sup> Per mutamenti significativi, che determinano l'obbligo di aggiornare il Documento di Valutazione dei Rischi anche prima dei quattro anni, si intendono, ad esempio: – inserimento/sostituzione di macchine ed attrezzature di lavoro; – modifiche intercorse al processo produttivo, alle modalità di lavoro o alle condizioni di funzionamento dell'attrezzatura/macchina, alle caratteristiche dei materiali in lavorazione...; – modifica della condizione espositiva dei lavoratori; – modifica dell'assetto del posto di lavoro; – degrado dell'efficienza dell'attrezzatura di lavoro/macchina che possa comportare un aumento dell'esposizione al rischio.





dell'attività lavorativa di pesca a bordo e, vieppiù, specificare i criteri adottati per la valutazione stessa e **soprattutto in base a quali elementi conoscitivi e poteri potrebbe tracciare il programma di attuazione di eventuali interventi migliorativi dei livelli di igiene e sicurezza a bordo, che invece sono elementi direttamente riferibili alle politiche aziendali di gestione della salute e sicurezza.**

Non vi è quindi altra soluzione che quella di ritenere necessaria la redazione dei primi due elementi che concretano il Piano di sicurezza da parte del personale tecnico di cui sopra, trattandosi di specifici adempimenti tecnici, mentre per quanto attiene la relazione sulla valutazione dei rischi, e quindi il DVR, ritenere che detto documento debba essere predisposto direttamente dall'armatore o per lo meno redatto in stretta sinergia e collaborazione con l'armatore (**che è e rimane il solo responsabile della predisposizione del Piano di sicurezza, trattandosi di adempimento non delegabile**) e, aggiungerei, anche *con il responsabile del servizio di prevenzione e protezione, ove nominato, e il medico competente*. A riguardo va considerato che opportunamente il novellato art. 37 del D.lgs. 81/2008 ha previsto uno specifico percorso formativo del datore di lavoro con contenuti e modalità che saranno stabiliti con il previsto nuovo Accordo Stato-Regioni.

**La partecipazione del medico competente alla redazione della relazione sulla valutazione dei rischi, sulle misure di prevenzione e protezione necessarie e sui programmi di attuazione dei necessari interventi di miglioramento dei livelli di igiene e sicurezza anche sanitaria a bordo, pur non espressamente prevista dal D.lgs. 271/99 e dal D.lgs. 298/99, dovrebbe ritenersi necessaria alla luce del combinato disposto dell'articolo 5, comma 1, lettere a) ed l) e dell'art.23, comma 1, lettera a) del D.lgs. 271/99<sup>4</sup>.**

<sup>4</sup> Ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettera a) del D.lgs. 271/99, tra le misure generali di tutela vi è la valutazione delle situazioni di rischio per la salute e la sicurezza, connesse all'esercizio dell'attività lavorativa a bordo; la successiva lettera l) individua la necessità della predisposizione di un programma di controllo sanitario dei lavoratori in funzione dei rischi specifici individuati nella valutazione.

L'art. 23, comma 1, lettera a) del D.lgs. 271/99 dispone: il medico competente collabora con l'armatore e con il servizio di prevenzione e protezione di cui all'articolo 13, sulla base della specifica conoscenza dell'organizzazione del lavoro a bordo e delle situazioni di rischio, alla predisposizione dell'attuazione delle misure per la tutela della salute del lavoratore marittimo. Del resto, la partecipazione del medico competente è chiaramente confermata dal Testo Unico laddove si dispone che il medico competente collabora con il datore di lavoro alla valutazione dei rischi e, aggiungerei, anche ai fini della programmazione della sorveglianza sanitaria (Cfr. art. 25, comma 1, lettera a) D.lgs. 81/200).

## 5. La valutazione dei rischi

---

La valutazione dei rischi, o meglio il processo di valutazione dei rischi, costituisce il punto di partenza, l'elemento fondante di un positivo approccio alla gestione della salute e della sicurezza. Ogni anno milioni di persone nell'UE sono vittime di infortuni sul lavoro o subiscono gravi danni alla salute. Si comprende chiaramente, quindi, che la valutazione dei rischi è un processo fondamentale, importante e rappresenta un presupposto essenziale per luoghi di lavoro sicuri e salubri.

La valutazione dei rischi è un processo dinamico, che consente alle aziende e alle organizzazioni di mettere a punto una **politica proattiva di gestione** dei rischi sul lavoro.

Un'adeguata valutazione del rischio comporta, tra le altre cose, un rigoroso e puntuale esame di tutti i rischi pertinenti l'attività lavorativa a bordo (non solo quelli di immediata percezione) e allo stesso tempo deve consentire la puntuale verifica dell'efficienza delle misure di sicurezza adottate, la documentazione degli esiti della valutazione, che in ogni caso deve essere regolarmente sottoposta a una revisione per garantire che rimanga aggiornata.

Il D.lgs. 271/99 stabilisce l'obbligo della valutazione dei rischi da parte del datore di lavoro, che deve essere eseguita coinvolgendo tutte le parti in causa e deve tendere all'eliminazione del rischio alla fonte. L'unico limite rispetto all'eliminazione dei rischi è quello della fattibilità tecnologica, che però non esclude l'obbligo di costante aggiornamento rispetto a quanto il progresso tecnologico ha messo a punto.

Gli indici di pericolosità del lavoro del pescatore sono, purtroppo, alti, vuoi per possibili emergenze legate alla navigazione (con conseguenti possibilità di rischi infortunistici legati a cadute in mare, incendi a bordo, collisioni, avarie, abbandono nave e quant'altro), vuoi per i rischi propri dell'attività di pesca ai quali vanno aggiunti i rischi per la salute, con la possibilità di contrarre malattie professionali anche gravi.

A parte la pericolosità e la fatica che caratterizza il lavoro in mare, stante l'esigenza di lavorare in qualsiasi condizione climatica, con esposizione al vento, al sole, alla pioggia, al caldo o al freddo, anche con mare molto mosso, vi sono altri rischi di natura fisica, chimica, biologica, ergonomica e organizzativa che possono agire, anche sinergicamente, ed aumentare in modo significativo la esposizione del pescatore a strutturali condizioni di rischio.

Nella valutazione non vanno trascurati i fattori dell'attività lavorativa del pescatore che possono influenzare negativamente la esposizione ai rischi; in tal senso possiamo sinteticamente far riferimento agli orari di lavoro, al lavoro notturno, a turni di lavoro irregolari anche per la scarsità del personale imbarcato, a spazi angusti e condizioni difficili di vita a bordo, alla fatica e stress, alla contrattazione alla parte che può influenzare lo sforzo produttivo e infine alla carente organizzazione interna aziendale e quindi delle attività lavorative a bordo).

L'ambiente naturale nel quale si esplica l'attività lavorativa a bordo dei pescherecci (unità produttive naviganti) è il mare e quindi i rischi dell'attività possono variare sia in relazione alle diverse modalità operative dei sistemi di pesca praticati, sia in relazione alle condizioni meteomarine nelle quali si esplica l'attività in navigazione. La interazione di queste condizioni possono generare nuovi rischi o accentuare i rischi propri dell'attività.

Le condizioni del mare possono compromettere la capacità della nave di operare in modo sicuro e non va sottovalutato il fattore umano (errata percezione del rischio, sottovalutazione del rischio, mancanza di specifiche competenze e di esperienza, stanchezza, stress, formazione e addestramento inadeguati) che può essere causa di molti incidenti.

Ne consegue quindi che la valutazione dei rischi deve essere circostanziata, adeguata, sostanziale e comunque non meramente formale, valutando anche i livelli di esposizione dei lavoratori; solo a seguito di una attenta e capillare valutazione dei rischi è possibile indirizzare in maniera mirata gli interventi (organizzativi, tecnici, strutturali e formativi), eventualmente necessari, per la gestione, prevenzione e contenimento del rischio stesso, nonché programmare e attivare i miglioramenti ritenuti necessari e, infine, nel caso di rischi per la salute, la sorveglianza sanitaria dei lavoratori “esposti”.

## 6. I rischi nell'attività di pesca e in navigazione

Facciamo riferimento a quanto riportato sull'interessante e-book CIIP (Consulta Interassociativa Italiana per la Prevenzione) “Oltre la rete” ed alla monografia del progetto “Pesca Sicura”, risultato di una lodevole iniziativa congiunta dell'Osservatorio Nazionale della Pesca e dell'INAIL Direzione Generale Puglia, per indicare sinteticamente le principali tipologie di rischio riscontrabili nell'attività di pesca e in navigazione

Secondo World Health Organization i rischi dei lavoratori marittimi sono i seguenti:

- **Rischi chimici:** sostanze tossiche e cancerogene, polveri fibrogene e fibre che possono comportare inalazione, assorbimento cutaneo e ingestione<sup>5</sup>.
- **Rischi fisici:** rumore e vibrazioni, caldo e freddo eccessivi, radiazioni ionizzanti e non-ionizzanti, esposizione ai raggi solari, microclima, variazioni di pressione<sup>6</sup>;
- **Rischi biologici:** batteri, funghi, tossine, virus (ad es.: HBV e HIV) e parassiti;

<sup>5</sup> A proposito della esposizione ai rischi chimici ci sembra opportuno riportare le conclusioni di indagini effettuate su diverse imbarcazioni, nei vari mestieri di pesca, in occasione del succitato progetto (Pesca Sicura): “i valori rilevati di idrocarburi aromatici ed alifatici e degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) nel vano motore, individuato quale ambiente potenzialmente pericoloso per l'esposizione ad agenti chimici, sia per la ridotta volumetria del vano, sia per la presenza del combustibile e degli oli minerali e per il microclima caldo che può favorire l'evaporazione degli idrocarburi volatili, sono risultati molto al di sotto dei valori limite di legge o raccomandati per tutte le imbarcazioni ispezionate”.

### <sup>6</sup> Rumore

Una interessante pubblicazione tratta dal portale agenti fisici sulla valutazione del rischio rumore riporta che la esposizione al rumore può determinare sia effetti sulla salute, in particolare sull'apparato uditivo ma anche effetti extrauditivi (effetti fisiopatologici da stress anche per livelli espositivi al di sotto della soglia di rischio, apparato endocrino e cardiovascolare, effetti comportamentali sulla comunicazione verbale e fonazione), sia effetti sulla sicurezza (affaticamento nelle attività con incremento dei rischi, ragioni comportamentali).

**La valutazione del rischio rumore non deve limitarsi alla sua quantificazione (misurare il livello di esposizione) ma deve avere come obiettivo la sua riduzione attuando adeguate misure di prevenzione per tutti i lavoratori esposti o potenzialmente esposti.**

### Vibrazioni

Il quaderno IPSEMA sulla sicurezza del lavoro riporta che le *vibrazioni meccaniche possono provocare vari tipi di disturbi, principalmente muscolo-scheletrici, specie se accompagnate da sovraccarico meccanico e posture incongrue, e concorrere a stati di stanchezza e spassatezza con conseguente calo di attenzione (fattore che può favorire il determinarsi di eventi infortunistici)*. L'esposizione professionale a vibrazioni meccaniche può presentare quindi rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori, se non è correttamente valutata e se non vengono messe in atto, da parte del datore di lavoro, anche per il tramite del Servizio di prevenzione e protezione, ove istituito a bordo, tutte le misure tecniche di prevenzione e protezione consentite dallo stato dell'arte e tutte le misure organizzative concretamente attuabili nel posto di lavoro.

### Radiazioni luminose

Tra gli effetti dell'esposizione a radiazioni luminose segnala, oltre alle lesioni cutanee, possibili danni al cristallino (ad esempio l'insorgere di cataratta) e alla retina.



- **Rischi ergonomici e disturbi muscolo scheletrici:** movimenti ripetitivi degli arti superiori (causa di “cumulative trauma syndrome”) movimentazione manuale dei carichi e posture incongrue<sup>7</sup>;
- **Stress psico-sociali:** orari di lavoro eccessivi; fattore fatica;
- **Rischi di infortunio:** causati da macchine in movimento, superfici scivolose, metalli taglienti o superfici di legno, esposizione a cavi elettrici, a materiali esplosivi, ecc.

Il settore della pesca è particolarmente esposto a questa tipologia di rischi fisici o psicosociali associati ai DMS, da sovraccarico biomeccanico dell'apparato muscolo scheletrico, anche per la elevata presenza di lavoratori anziani e con basso livello di istruzione.

L'e-book sui disturbi muscoloscheletrici “alleggeriamo il carico” della Consulta Interassociativa Italiana per la prevenzione (CIIP) ci dà delle utili indicazioni di massima sugli interventi indispensabili per affrontare e prevenire detto rischio che deriva prevalentemente da una inadeguata organizzazione del lavoro, partendo dal presupposto che spesso le misure volte a prevenire e a gestire i DMS sono semplici e poco costose.

*“La qualità della valutazione del rischio, lo studio e l'analisi del ciclo produttivo e organizzativo per individuarne i punti critici sui quali intervenire, la partecipazione e la formazione dei lavoratori e degli RLS, la centralità del ruolo professionale del medico competente e il suo indispensabile rapporto con il datore di lavoro e il SPP, oltre che con la direzione aziendale, sono elementi indispensabili per affrontare il tema del rischio di disturbi MSK”.*

Va infine tenuto presente che gli operatori a bordo del peschereccio sono esposti a vibrazioni e condizioni microclimatiche anche severe che possono avere un effetto di complicanza sui DMS.

La particolare natura del lavoro a bordo delle unità da pesca rende questo settore esposto a condizioni di rischio elevate (abbiamo già fatto sintetico riferimento ai fattori propri dell'attività che possono influenzare le condizioni di rischio (orari di lavoro, lavoro notturno, turni di lavoro irregolari anche per la scarsità del personale imbarcato, spazi angusti e condizioni difficili di vita a bordo, fatica e stress, contrattazione alla parte che può influenzare lo sforzo produttivo e infine alla carente organizzazione delle attività di bordo, spesso frutto di pratiche consolidate).

L'ambiente naturale nel quale si esplica l'attività lavorativa a bordo dei pescherecci (unità produttive naviganti) è il mare e quindi i rischi dell'attività possono variare sia in relazione alle diverse modalità operative dei sistemi di pesca praticati, sia in relazione alle condizioni meteomarine nelle quali si esplica l'attività in navigazione. La interazione di queste condizioni possono generare nuovi rischi o accentuare i rischi propri dell'attività.

<sup>7</sup> I Disturbi Muscolo Scheletrici (DMS) interessano circa tre lavoratori su cinque, di qualsiasi settore e categoria professionale e sono sicuramente il problema di salute (assenze dal lavoro, malattie professionali, consumo di farmaci...) più comune connesso al lavoro in Europa. Movimenti ripetitivi degli arti superiori, postura incongrua, seduta prolungata, movimentazione manuale dei carichi (spostamento e sollevamento di carichi pesanti) sono solo alcuni dei fattori di rischio che contribuiscono alla comparsa dei disturbi e possono colpire muscoli, articolazioni, tendini o ossa con un impatto negativo sulla qualità della vita.

## 7. Il DVR e la prevenzione dei rischi da agenti fisici (rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici, microclima, radiazioni ottiche artificiali, radiazioni solari)

---

*(Documento integralmente tratto dalle “Indicazioni operative per la prevenzione dei rischi da agenti fisici ai sensi del D.lgs. 81/2008 “edite dal Coordinamento Tecnico per la sicurezza nei luoghi di lavoro delle Regioni e delle Province autonome – Gruppo Tematico Agenti Fisici, in collaborazione con INAIL e Istituto Superiore di Sanità del 2022).*

Per più dettagliate informazioni sull’argomento si fa esplicito rinvio alle succitate Indicazioni che sono state comunque pubblicate nella sezione approfondimenti del sito [www.sicurpesca.eu](http://www.sicurpesca.eu).

In assenza di prescrizioni puntuali nella normativa speciale di sicurezza del settore va fatto riferimento alle disposizioni del D.lgs. 81/2008 per le quali il **documento di valutazione dei rischi da agenti fisici** costituisce una sezione del Documento di Valutazione di tutti i Rischi per la salute e sicurezza presenti nell’ambiente di lavoro (DVR).

Per quanto riguarda il nostro settore esso va inserito nella **relazione tecnica sulla valutazione dei rischi** per la tutela della salute e la sicurezza del lavoratore marittimo connessi allo svolgimento dell’attività lavorativa a bordo, che costituisce parte integrante e sostanziale del Piano di sicurezza

La valutazione del rischio va supportata dalla Relazione Tecnica redatta dal personale qualificato, da allegare al Documento di Valutazione dei Rischi. Il Documento deve riportare le misure di prevenzione e protezione già in essere (per esempio con riferimento al rischio rumore nel caso si riscontri una esposizione al rischio, espressa in dB, superiore a determinati limiti occorre intervenire con otoprotettori o altre misure specifiche che consentano di contenere l’esposizione al rischio) e indicare il programma delle misure atte a garantire nel tempo il mantenimento e miglioramento dei livelli di salute e sicurezza con le relative procedure aziendali.

La valutazione del rischio va effettuata e riprogrammata almeno ogni quattro anni e ogni qual volta si verificano mutamenti che potrebbero renderla superata, ovvero quando i risultati della sorveglianza sanitaria o la revisione della normativa rendano necessaria la sua revisione.

Sugli elementi che deve contenere la valutazione dei rischi da agenti fisici si rinvia a quanto specificamente riportato nelle istruzioni indicate in premessa.

## 8. I Rischi da Radiazione solare

---

In tale contesto, per quanto di interesse del nostro settore, una attenzione particolare merita il fattore rischio radiazione solare spesso non adeguatamente valutato se non sottovalutato.

La radiazione solare (radiazione ottica di origine naturale) non rientra nell’ambito di applicazione del Titolo VIII del Testo Unico Sicurezza, che tra le radiazioni ottiche tratta esclusivamente quelle di origine artificiale. Considerato che la radiazione solare è inserita tra gli

“agenti cancerogeni per gli esseri umani”, la valutazione del rischio per questo agente è da considerarsi in ogni caso un obbligo per il datore di lavoro, ai sensi del comma 1 dell’art. 6 del D.lgs. 271/99 e del comma 1, dell’art. 28 del D.lgs. 81/08.

La valutazione del rischio dovrà essere effettuata secondo i requisiti di cui agli articoli 28 e 29 del Titolo I ed essere eseguita secondo le norme tecniche, le linee guida e le buone prassi disponibili; al termine della valutazione il documento redatto dovrà contenere le opportune misure di prevenzione e protezione dai rischi.

I criteri specifici di valutazione e di prevenzione sono puntualmente definiti ed articolati nella specifica sezione, delle succitate Istruzioni, dedicata alla Radiazione Solare.

Si suggerisce inoltre di consultare il Portale Agenti Fisici in cui vengono periodicamente inseriti aggiornamenti normativi, metodologie e algoritmi di calcolo di ausilio alla valutazione del rischio, nonché possibili soluzioni per la riduzione della esposizione al rischio.





## 9. Rischi da cambiamento climatico

---

Una trattazione particolare merita il rischio da cambiamento climatico.

Le condizioni meteorologiche estreme che hanno interessato, in particolare, il nostro Paese nell'ultimo periodo, dimostrano inequivocabilmente, se ce ne fosse ancora bisogno, quando stiano mutando in peggio le condizioni climatiche e quanto i conseguenti eventi atmosferici possano incidere, negativamente, sulla salute e sicurezza dei lavoratori della pesca.

Assume di conseguenza rilevanza la necessità di **considerare il cambiamento climatico come fattore che può avere impatti assolutamente negativi nello svolgimento di attività lavorative, come quelle della pesca**, che si svolgono in mare, in gran parte all'aperto e conseguentemente come condizione e fattore di rischio da valutare e dimensionare nel processo di valutazione dei rischi.

L'esposizione quotidiana alle elevate temperature durante il periodo estivo, con aumento della frequenza e dell'intensità delle ondate di calore, rappresenta, infatti, un tema di grande rilevanza in ambito occupazionale, soprattutto per i lavoratori, come quelli della pesca, che svolgono le proprie prestazioni lavorative prevalentemente all'aperto e che conseguentemente si possono annoverare tra i soggetti più esposti agli effetti dello stress termico e, più in generale, a tutti i fenomeni atmosferici.

I lavoratori della pesca sono esposti, in particolare, per lunghi periodi di tempo alla radiazione solare e, per ragioni di sicurezza, devono spesso indossare dispositivi di protezione individuale che rendono difficile la dispersione del calore corporeo. Il crescente aumento dell'età media dei lavoratori della pesca, peraltro, accentua i profili di rischio.

Ricordiamo che il Piano di Gestione, di cui all'art. 6 del D.lgs. 271/99, deve contenere al suo interno anche la relazione tecnica sulla valutazione dei rischi (di tutti i rischi) per la tutela della salute e la sicurezza del lavoratore marittimo connessi allo svolgimento dell'attività lavorativa a bordo, con la specifica dei criteri adottati per la valutazione stessa e delle misure di prevenzione e protezione dei lavoratori adottate, nonché il programma di attuazione di eventuali interventi migliorativi per la salute e sicurezza dei lavoratori.

Sulla base di dette disposizioni può ben affermarsi che il processo di valutazione dei rischi oggi non può non prevedere e prendere in attenta considerazione anche l'impatto che il cambiamento climatico può generare, in termini di peggioramento delle condizioni di rischio, nello svolgimento dell'attività lavorativa di pesca.

Alla rilevazione del rischio da cambiamento climatico deve necessariamente seguire la programmazione degli interventi e misure di prevenzione e protezione necessari, con mirate soluzioni organizzative e, ove ritenuto necessario, con la rimodulazione dei processi operativi. La predisposizione di un idoneo sistema di prevenzione e protezione non può non comportare, prioritariamente, la effettuazione di un'analisi circostanziata di diversi fattori quali: le caratteristiche degli ambienti di lavoro, i processi lavorativi che comportano una maggiore esposizione a detto rischio, l'individuazione dei lavoratori più vulnerabili, lo sforzo fisico, le articolate dinamiche delle procedure di lavoro ordinario o di emergenza.

Un articolato processo di valutazione così effettuato potrà consentire all'azienda ittica di individuare con precisione le aree di lavoro e le fasi lavorative maggiormente esposte, concentrando gli sforzi, anche organizzativi, sulla protezione dei lavoratori che si trovano esposti a condizioni di rischio da stress termico più elevati, possibilmente includendo, come misure di prevenzione e protezione, la fornitura di indumenti e dispositivi di protezione adeguati alle

condizioni climatiche, l'installazione di punti di erogazione d'acqua e la predisposizione e gestione di procedure di emergenza in caso di eventi atmosferici estremi<sup>8</sup>.

## 10. Rischi da agente fisico Microclima

Per trattare di questa tipologia di rischio facciamo riferimento necessariamente e integralmente a quanto riportato sul portale Agenti Fisici alla voce microclima: *“Con il termine microclima si intende il complesso di parametri ambientali che caratterizzano localmente l'ambiente in cui l'individuo vive e lavora e che congiuntamente a parametri individuali quali l'attività metabolica correlata al compito lavorativo, la resistenza termica del vestiario determinata dalle caratteristiche dell'abbigliamento indossato, condizionano gli scambi termici tra soggetto e ambiente circostante. L'approccio al problema, la metodologia d'indagine e le relative norme di riferimento, dipendono dalla tipologia di ambiente termico in questione. Per questo motivo gli ambienti termici vengono distinti generalmente in ambienti moderati e severi (caldi o freddi)”*.

Il nostro settore rientra sicuramente nell'ambiente severo *“nel quale esistono vincoli legati alle necessità produttive o alle condizioni ambientali che non consentono di poter conseguire le necessarie condizioni di comfort ambientale. In tal caso, l'obiettivo da porsi è la salvaguardia della sicurezza e della salute dei lavoratori, il cui sistema di termoregolazione può essere sollecitato in maniera significativa nel tentativo di mantenere la temperatura centrale nei limiti fisiologici. In tali ambienti si rivela necessario tenere conto dei rischi legati all'esposizione di **soggetti sensibili**, caratterizzati da una alterata capacità di termoregolazione fisiologica, indotta da patologie preesistenti che possono alterare la percezione termica, quali ad esempio patologie dell'apparato cardiocircolatorio o del sistema endocrino, che richiedano trattamento con farmaci che influiscono sul sistema di termoregolazione”*.

Un fattore discriminante è l'abitudine al lavoro al caldo/freddo (e nell'attività di pesca questa abitudine è necessariamente presente), la consapevolezza del rischio, l'essere o meno in condizioni individuali di suscettibilità. I maggiori problemi, infatti, interessano coloro che non sono abituati né fisicamente né psicologicamente ad affrontare il caldo/freddo. Un altro elemento chiave è la sottovalutazione del rischio, spesso percepito minore di quello reale, talvolta aggravato da un'eccessiva responsabilizzazione al dovere e/o motivazione, come tipicamente avviene nel caso delle esposizioni in edilizia, agricoltura” e sicuramente nell'attività di pesca

<sup>8</sup> Ci sembra utile a riguardo riportare, in ultimo, uno stralcio della Comunicazione della Direzione generale dell'INL del 13 luglio 2023 con oggetto “Tutela dei lavoratori sul rischio legato ai danni da calore”.

*“L'esposizione eccessiva allo stress termico comporta l'aumento del rischio infortunistico atteso che la prestazione lavorativa si espone a situazioni particolari di vulnerabilità. Maggiormente interessate da tali fenomeni sono le mansioni che comportano attività non occasionale all'aperto, nei settori più esposti al rischio: edilizia civile e stradale (con particolare rilevanza per i cantieri e i siti industriali), comparto estrattivo, settore agricolo e della manutenzione del verde, comparto marittimo e balneare, per citare i maggiori. Altri fattori importanti che possono concorrere nella valutazione del rischio e/o del suo aggravamento, in chiave prevenzionistica ed ispettiva, da considerare nelle misure volte ad affrontare e mitigare i rischi del lavoro in condizioni di calore, sono gli orari di lavoro che comprendono le ore più calde e soleggiate della giornata a elevato rischio di stress termico (14:00 – 17:00); le mansioni; le attività che richiedono intenso sforzo fisico, anche abbinato all'utilizzo di dispositivi di protezione individuale (DPI); l'ubicazione del luogo di lavoro; la dimensione aziendale; le caratteristiche di ogni singolo lavoratore (età, salute, status socioeconomico, genere)”*.

*anche in conseguenza del sistema retributivo alla parte che induce ad incrementare lo sforzo produttivo anche in contesti ambientali non favorevoli.*

Pertanto, i gruppi professionali a rischio devono essere informati sulle possibili misure da adottare per prevenire **gli effetti avversi** dell'esposizione al microclima **caldo** o **freddo**.

Il microclima è stato riconosciuto come agente di rischio fisico con il D.lgs. 81/2008 (Titolo VIII Agenti Fisici), in particolare l'art. 180 inserisce tra i rischi da agente fisico il microclima anche se poi allo stesso non viene dedicato un capo specifico come per gli altri agenti fisici (rumore, vibrazioni, radiazioni ottiche artificiali, rischi da esposizione a campi elettromagnetici).

In ogni caso anche per questo agente di rischio deve ritenersi obbligatoria la valutazione del rischio così come disposto dall'art. 181 del Testo Unico ai sensi del quale la valutazione del rischio di tutti gli agenti fisici deve essere tale da "identificare e adottare le opportune misure di prevenzione e protezione" facendo "particolare riferimento alle norme di buona tecnica e alle buone prassi". In considerazione del fatto che al microclima, come sopra detto, non viene dedicato un capo specifico all'interno del Titolo VIII, è **necessario fare ricorso a specifiche norme tecniche di settore** che consentono di effettuare una valutazione quantitativa del rischio e di adottare le opportune misure di prevenzione e protezione.

## 11. I disturbi muscolo scheletrici

**I disturbi muscolo scheletrici**, rappresentano una vera emergenza per la salute dei lavoratori di qualsiasi settore produttivo e quindi viepiù del nostro, anche in considerazione della preoccupante anzianità dei nostri lavoratori della pesca.

Essi interessano tre lavoratori su cinque e rappresentano, sicuramente il problema di salute (assenze dal lavoro, malattie professionali, consumo di farmaci...) più comune connesso al lavoro in Europa, riguardando i lavoratori di qualsiasi settore e categoria professionale.

Movimenti ripetitivi mano braccio, lavoro in piedi, posture statiche o improprie (rischi posturali), movimentazione manuale dei carichi, sedute prolungate e sollevamento di carichi pesanti sono solo alcuni dei fattori di rischio che contribuiscono alla comparsa dei disturbi e possono colpire muscoli, articolazioni, tendini o ossa con un impatto negativo sulla qualità della vita e sul lavoro.

Per il nostro settore un aggravamento della esposizione al rischio è certamente costituito dai carichi di lavoro, dai fattori di fatica, dall'*esigenza di lavorare in qualsiasi condizione climatica, con esposizione al vento, al sole, alla pioggia, al caldo o al freddo, anche con mare molto mosso*, oltre che dalle possibili complicanze dovute all'impatto di agenti fisici (vibrazioni e rumori) e infine dalla anzianità complessiva del nostro personale. Tutte queste condizioni e fattori *possono agire anche sinergicamente ed aumentare in modo significativo la esposizione del pescatore a strutturali condizioni di rischio* per la salute oltre che a possibili eventi infortunistici.

La normativa di sicurezza applicabile al nostro settore, come detto costituita, in primis, dai decreti legislativi 271/99 e 298/99, in attesa del previsto regolamento di coordinamento con il Testo Unico di cui al D.lgs. 81/2008, non contiene specifici riferimenti al rischio salute legato ai DMS, ma questo non può in alcun modo poter giustificare una omessa valutazione



e misurazione del rischio (e tanto meno la mancata adozione di specifiche misure tecniche e organizzative di prevenzione). Del resto lo stesso D.lgs. 271/99, tra **le misure di tutela**, riporta la “*necessità di valutare (tutte) le situazioni di rischio per la salute e la sicurezza, connesse all’esercizio dell’attività lavorativa a bordo, (individuando i fattori di rischio connessi alle attività lavorative a bordo dell’unità e relativi al normale esercizio della stessa)*” con la conseguente predisposizione di un programma di controllo e sorveglianza sanitaria dei lavoratori, in funzione dei rischi specifici individuati nella valutazione. Ancora nel D.lgs. 271/99 troviamo il riferimento al necessario **rispetto dei principi ergonomici nella progettazione e costruzione** dei locali di lavoro, nella scelta delle attrezzature di lavoro e nella definizione delle metodologie di lavoro, anche al fine di limitare i fattori di fatica (di cui all’allegato I).

In assenza di precisi riferimenti normativi nella legislazione speciale di sicurezza del settore, ai fini della valutazione del rischio e dei livelli di esposizione dei lavoratori della pesca, non possiamo che riferirci al Titolo VI del D.lgs. 81/2008 ed all’allegato XXXIII dello stesso decreto ove si tratta della **movimentazione manuale dei carichi** nonché alle norme tecniche che costituiscono, inoltre, utili criteri di riferimento, ove applicabili, per la corretta gestione del rischio, come pure può farsi riferimento anche alle buone prassi e alle linee guida (*vedasi in tal senso e-book della Consulta Interassociativa Italiana per la Prevenzione (CIIP) “Alleggeriamo il carico”*)<sup>9</sup>.

## 12. La politica aziendale di gestione della sicurezza

Siamo ben consapevoli che nel nostro settore, caratterizzato in assoluta prevalenza da microimprese, vi sono condizioni che non favoriscono né agevolano un corretto approccio alla sicurezza.

Ricerche recenti effettuate sulla SSL nelle microimprese hanno, infatti, evidenziato la presenza di diversi fattori che contribuiscono ad una gestione carente della SSL: una mancanza generalizzata di risorse che induce una cospicua parte di microimprese e piccole imprese a perseguire strategie imprenditoriali di basso profilo in termini di sicurezza.

Le caratteristiche principali di questo tipo di imprese sono una posizione economica debole; preoccupazioni per la sopravvivenza economica, mancanza di investimenti diretti alla SSL, limiti in termini di conoscenza, consapevolezza e competenza da parte dei proprietari-direnti e atteggiamenti e priorità che non favoriscono la SSL.

Queste caratteristiche sono sicuramente anche nostre, accentuate, nel nostro settore, da debolezze strutturali interne e da elementi di criticità esterni che favoriscono una non corretta e adeguata percezione secondo cui il «buon senso» sia una misura di salute e sicurezza sufficiente, le prassi operative consolidate negli anni sono necessariamente coerenti con le esigenze di salute e sicurezza, e infine la convinzione che i rischi siano “parte del lavoro del pescatore”, ostacolando, di conseguenza, un approccio corretto e responsabile alle proble-

<sup>9</sup> Per la valutazione dei rischi MSK si ritiene opportuno fa riferimento alla metodologia adottata negli standard ISO e quindi al Technical Report (ISO/TR 12295). In particolare, per quanto attiene il sollevamento manuale dei carichi il metodo da utilizzare è la formula del NIOSH, mentre per i movimenti ripetitivi degli arti superiori il metodo da utilizzare è l’OCRA.

matiche della SSL. Dobbiamo necessariamente invertire questa tendenza che ci porta ad un fuorviante approccio proattivo alla SSL.

Per arginare queste preoccupanti tendenze è necessario radicare nel settore una nuova e positiva cultura della sicurezza che porti alla strutturazione di una vera politica aziendale di gestione della sicurezza, superando la fase del mero adempimento formale degli obblighi normativi, forse anche troppi, per affrontare la grave problematica della salute e sicurezza in una logica di sistema dove tutti gli attori della sicurezza (dal datore di lavoro al lavoratore) siano protagonisti di un clima aziendale favorevole alla sicurezza e siano responsabilmente coinvolti nella gestione dell'azienda anche e soprattutto in termini di sicurezza.

Indipendentemente dal formale adempimento delle diverse disposizioni normative in materia di sicurezza, pur necessario ma non sufficiente, indipendentemente dalla rispondenza ai requisiti obbligatori imposti da leggi e regolamenti è necessario creare un clima aziendale che possa favorire un approccio alla sicurezza volontario e propositivo, avere consapevolezza dell'importanza del corretto e costante utilizzo dei dispositivi di protezione individuali (giubbotti di salvataggio in primis), della importanza della formazione e dell'addestramento anche all'utilizzo corretto dei macchinari e delle attrezzature di lavoro.

Si è detto che un corretto approccio alla sicurezza muove da una responsabile e accurata valutazione dei rischi, di tutti i rischi presenti nell'attività lavorativa a bordo, ma questo primario adempimento deve essere necessariamente completato con la strutturazione di un virtuoso sistema di prevenzione e protezione, che si sostanzia nella necessaria adozione di idonee e coerenti misure di prevenzione e protezione, nella oculata programmazione di decisi miglioramenti tecnico-strutturali dell'ambiente di lavoro nave, delle attrezzature tecnologiche e dell'organizzazione del lavoro a bordo (*meglio sarebbe avere la possibilità di svecchiare e rinnovare la nostra flotta peschereccia, con moderne navi concepite in ottica di sicurezza, minori emissioni e risparmio energetico*) senza trascurare una energica azione sindacale che favorisca una decisa evoluzione della normativa sia

Con queste considerazioni ben si comprende la necessità che il datore di lavoro, supportato dal responsabile del servizio di prevenzione e protezione, ove nominato, dal comandante e dal medico competente valuti attentamente tutti i possibili rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori nell'esercizio dell'attività lavorativa, *anche procedendo, ove possibile, alla misurazione della loro entità con indagini mirate in termini di frequenza, durata ed intensità dell'esposizione.*

Alla individuazione e valutazione dei diversi fattori di rischio deve seguire, come detto, la strutturazione di idonee misure di prevenzione e protezione finalizzate ad eliminarli o almeno ridurli al minimo, ivi compresa la fornitura di idonei e adeguati dispositivi di protezione ai lavoratori, la formazione e la verifica del loro corretto utilizzo.

Adottare una idonea politica aziendale per la salute e sicurezza significa anche programmare, in fasi successive definite, la necessità di mirati interventi tecnico-strutturali, la sostituzione di apparecchiature con altre meno pericolose, la dotazione di nuove e più performanti attrezzature, la adozione di idonee misure organizzative interne che consentano di agire sulle procedure lavorative rimodulandole periodicamente, ove necessario, con soluzioni che eliminino o minimizzino la esposizione ai rischi dei lavoratori, senza trascurare, infine, una mirata pianificazione della sorveglianza sanitaria.

Adottare una politica aziendale della sicurezza significa altresì riconoscere l'importanza della pianificazione di mirati percorsi informativi, formativi e addestrativi dei lavoratori in modo da facilitare il loro coinvolgimento e la loro diretta e consapevole partecipazione alla pianificazione della salute e sicurezza.

### 13. La individuazione e indicazione degli attori della sicurezza

Il Piano di Sicurezza deve contenere di norma anche la **indicazione nominativa di tutti i principali attori della salute e sicurezza a bordo** e quindi delle figure individuate come **addetti ai servizi di prevenzione e protezione, del RSPP, del RLS**, eventualmente del preposto a bordo, (che a nostro avviso, non può essere che il comandante, sempre che non sia anche armatore), e **del medico competente**.

Obbligo dell'armatore è infatti, a norma degli artt. 6, 12 e 23 del D.lgs. 271/99, la designazione del responsabile del servizio di prevenzione e protezione dei lavoratori marittimi, del personale addetto al servizio di prevenzione e protezione e del medico competente<sup>10</sup>.

Il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, a norma dell'art. 16 D.lgs. 271/99, viene eletto dai lavoratori marittimi secondo le modalità previste dai contratti collettivi nazionali di categoria<sup>11</sup>.

Le disposizioni di cui all'art. 6, comma 5, lettere a) e b) del D.lgs. 271/99 che stabiliscono l'obbligo da parte del datore di lavoro/armatore della designazione del RSPP e degli addetti al SPP, ribadite dal disposto dell'art. 12, comma 1, per il quale *“L'armatore designa per ogni unità navale, tra il personale di bordo, una o più persone che espletano i compiti del servizio di prevenzione e protezione, nonché il responsabile del servizio stesso”*, sembrano avere maggiore coerenza con le unità mercantili. Per le unità da pesca, che nella assoluta prevalenza dei casi hanno ridotto personale imbarcato (in media 3 / 4 lavoratori imbarcati), le predette disposizioni sembrano per lo meno ridondanti e di difficile applicazione.

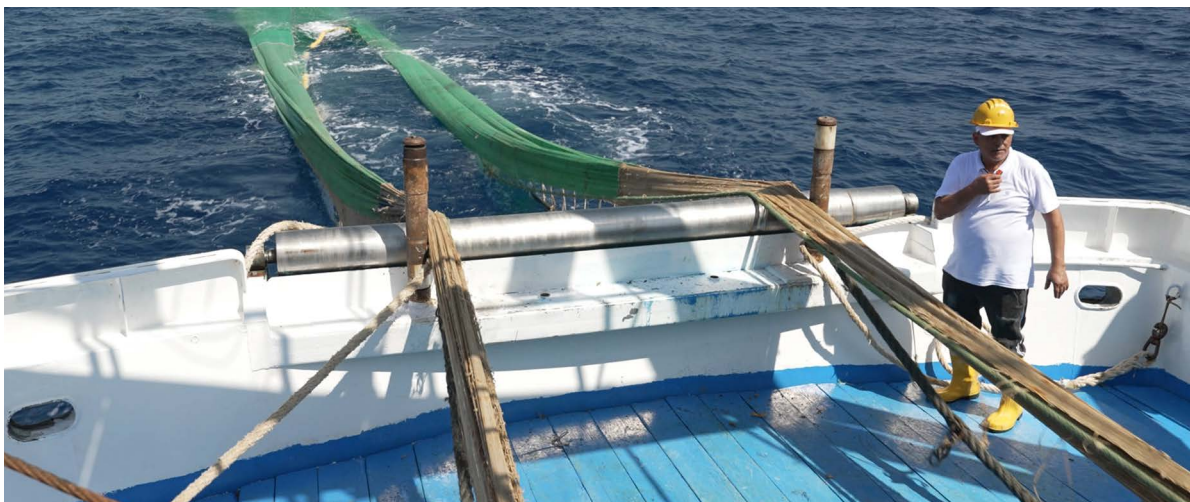
Una menzione particolare merita a riguardo quanto previsto nel verbale di accordo allegato 3 al contratto collettivo di categoria del 2000 che con riferimento al servizio di prevenzione e protezione prevede la elaborazione di un disciplinare del servizio su base territoriale in modo da definire struttura, funzioni e collocazione territoriale degli organismi bilaterali per la prevenzione e la sicurezza del lavoro. Si tratta della istituzione di un servizio di prevenzione e protezione di bacino che assicuri le sue funzioni per una pluralità di piccole imbarcazioni a livello territoriale.

<sup>10</sup> **L'armatore**, quale il datore di lavoro, a norma dell'art. 34 del D.lgs. 81/2008, può **svolgere direttamente i compiti propri del servizio di prevenzione e protezione dai rischi, e volendo anche** i compiti di primo soccorso, di prevenzione incendi e di evacuazione, nelle ipotesi previste nell'ALLEGATO II del D.lgs. 81/2008 (tra cui figurano **le aziende di pesca** fino a 20 lavoratori). In tal caso deve frequentare corsi di formazione e di aggiornamento, di durata adeguati alla natura dei rischi presenti sul luogo di lavoro e relativi alle attività lavorative, nel rispetto dei contenuti e delle articolazioni definiti mediante Accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano. A riguardo va precisato che ai sensi dell'Accordo Rep. atti 223 del 21 dicembre 2011, il corso di formazione per lo svolgimento diretto da parte del datore di lavoro dei compiti di prevenzione e protezione dei rischi, per le aziende di pesca, considerate a rischio medio, prevede un percorso formativo di 36 ore articolato in 4 moduli (modulo normativo, gestionale, tecnico e relazionale). Nel caso in cui l'armatore decida di assumere in sé anche i compiti di primo soccorso, antincendio e gestione delle emergenze in mare, oltre che essere regolarmente imbarcato ed essere fisicamente presente a bordo, deve frequentare gli specifici corsi di formazione previsti per dette particolari funzioni. (Cfr. art. 34 D.lgs. 81/2008).

Va in ogni caso fatto riferimento anche al disposto del comma 5 del citato articolo 12 del D.lgs. 271/99 che per le unità da pesca nuove ed esistenti di lunghezza inferiore a 24 m o con equipaggio fino a sei unità di tabella di armamento, prevede la possibilità che il servizio di prevenzione e protezione venga istituito a terra ed il responsabile del servizio di prevenzione e protezione e gli addetti possono essere nominati nell'ambito del personale appartenente alla struttura armatoriale di terra. **In tal caso è di tutta evidenza che il primo soccorso, l'antincendio e la gestione delle emergenze in mare non possono che essere curati da personale imbarcato sempre presente a bordo.**

<sup>11</sup> Per quanto attiene il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza va citato il disposto del comma 5 dell'art. 16 del D.lgs. 271/99 che ugualmente dispone che per le unità da pesca nuove ed esistenti di lunghezza inferiore a 24 m o con equipaggio fino a sei unità di tabella di armamento, il rappresentante alla sicurezza può essere eletto nell'ambito del personale appartenente alla struttura armatoriale di terra. I contratti collettivi di settore consentono anche la nomina di un RSL di bacino, tipo l'RSL territoriale previsto dal D.lgs. 81/2008.





Vale peraltro precisare che il responsabile e gli addetti sono chiamati ad eseguire i compiti indicati rispettivamente dagli artt. 15 e 13, D.lgs. 271/99, e detti compiti non riguardano i servizi di antincendio, primo soccorso e gestione delle emergenze. In tal senso occorre far riferimento al disposto dell'art. 7 comma 1, lettera d), che pone a carico del comandante la designazione, tra i componenti dell'equipaggio, dei lavoratori marittimi incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione nelle situazioni di emergenza, anche in relazione a quanto previsto dall'articolo 203 del regolamento di sicurezza.

In considerazione della esiguità del personale imbarcato nella gran parte dei pescherecci, che non consente una netta divisione dei ruoli e di funzioni, si ritiene che tutto il personale di bordo debba essere informato e formato sulla corretta gestione delle emergenze, anche con periodiche esercitazioni (primo soccorso, antincendio, uomo in mare, abbandono nave ed altre emergenze di bordo, indipendentemente dalla eventuale indicazione degli addetti ai servizi).

Vedasi in tal senso il disposto dell'art. 203 del D.P.R. 435/1991 (Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) che prevede che su ogni nave deve essere redatto, prima della partenza, a cura del comandante e su modello approvato dal Ministero, **il ruolo di appello, per stabilire le consegne di ogni persona dell'equipaggio nei casi di emergenza, particolarmente per l'incendio a bordo e l'abbandono della nave**. Copie del ruolo di appello devono essere affisse nei punti più frequentati della nave ed in particolare sul ponte di comando, nel locale apparato motore e nei locali dell'equipaggio. Il ruolo d'appello deve essere aggiornato a cura del comandante in dipendenza di qualsiasi modifica della composizione dell'equipaggio.

In particolare, sul ruolo di appello devono essere indicati per ogni componente dell'equipaggio il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne da eseguire per l'armamento e la messa in mare delle zattere e degli apparecchi galleggianti, l'imbarco delle persone sulle zattere di salvataggio, l'estinzione degli incendi, l'uso dei mezzi di comunicazione. Nel ruolo d'appello debbono essere specificati, oltre ai segnali per i casi di allarme previsti dall'Art. 247 del regolamento di sicurezza i particolari segnali per richiamare l'equipaggio ai propri posti le zattere e per i casi d'incendio. Tutti questi segnali devono essere azionati dal ponte di comando<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Giova precisare che a norma dell'art. 202 del regolamento di sicurezza della navigazione ogni componente dell'equipaggio deve conoscere il posto ed i compiti che gli sono stati assegnati in base al ruolo di appello di cui al successivo Art. 203.



## 14. Il manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro

Un importante adempimento dell'azienda ittica è la predisposizione del **Manuale di gestione per la sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo** nel quale devono essere riportati gli strumenti, le misure e le procedure utilizzate dall'armatore per adeguarsi alle disposizioni previste dalla normativa speciale di settore (D.lgs. 271 e 298/99) e dalle norme internazionali.

L'art. 17 del D.lgs. 271/99 prevede che detto manuale può costituire parte integrante del *Safety Management Manual*, redatto ai sensi di quanto previsto dal codice internazionale di gestione per la sicurezza delle navi (ISM Code) di cui alla Convenzione Solas, che notoriamente non si applica alle unità da pesca. In merito, non trattandosi di normativa applicabile alle unità da pesca, si dovrebbe procedere prendendo a modello il *Safety Management Manual* che dovrà essere comunque necessariamente semplificato e quindi più puntualmente adeguato alle specificità e peculiarità dell'attività di pesca (si tratta in assoluta prevalenza di micro imprese, con ridotto personale a bordo, scarso ricambio generazionale, vetustà dei mezzi produttivi, specifici processi lavorativi e insufficiente organizzazione aziendale).

Il manuale di gestione è quindi un adempimento specifico che il decreto 271/99 pone a carico delle aziende di pesca e che potrebbe, a mio avviso, configurarsi come una sorta di modello di organizzazione e di gestione delle piccole e medie imprese adottato ed efficacemente attuato, al fine di assicurare un sistema aziendale che possa adempiere a tutti gli obblighi giuridici relativi:

- al rispetto degli standard tecnico-strutturali di legge relativi a attrezzature, impianti, luogo di lavoro, agenti chimici, fisici e biologici;
- alle attività di valutazione dei rischi e di predisposizione delle misure di prevenzione e protezione conseguenti;
- alle misure adottate per l'eliminazione dei rischi derivanti dall'impiego di materiali nocivi alla salute del lavoratore;
- al rispetto dei principi ergonomici nella progettazione e costruzione dei locali di lavoro, nella scelta delle attrezzature di lavoro e nella definizione delle metodologie di lavoro, anche al fine di limitare i fattori di fatica;
- alle misure di protezione individuale e collettiva;
- alle attività di natura organizzativa, quali emergenze, antincendio, primo soccorso, abbandono nave e altre situazioni di pericolo grave ed immediato, riunioni periodiche di sicurezza, consultazioni dei lavoratori e dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza;
- alle attività di sorveglianza sanitaria, con predisposizione di un programma di controllo sanitario dei lavoratori in funzione dei rischi specifici individuati;
- alle attività di informazione, formazione e addestramento dei lavoratori;
- alle attività di vigilanza con riferimento al corretto utilizzo dei dispositivi di protezione ed al rispetto delle procedure e delle istruzioni di lavoro in sicurezza da parte dei lavoratori;
- alla acquisizione di documentazioni e certificazioni obbligatorie di legge;
- alla corretta e regolare manutenzione degli ambienti di lavoro, dei locali di servizio e dei locali alloggio nonché delle attrezzature di lavoro con particolare riferimento ai dispositivi di sicurezza;
- agli strumenti e misure adottati per garantire le condizioni di efficienza dell'ambiente di lavoro e, in particolare, la regolare manutenzione tecnica degli impianti, degli apparati di bordo e dei dispositivi di sicurezza;
- alle periodiche verifiche dell'applicazione e dell'efficacia delle procedure adottate.

Il manuale, così come il modello di organizzazione deve altresì prevedere un idoneo sistema di verifica e controllo sull'attuazione degli strumenti, misure e delle procedure utilizzate dall'armatore per adeguarsi alle disposizioni previste dalla normativa speciale di settore (D.lgs. 271 e 298/99) e dalle norme internazionali e sul mantenimento nel tempo delle condizioni di idoneità delle misure adottate.

Il manuale è necessariamente anch'esso un documento dinamico soggetto a procedure di riesame ed eventualmente di modifiche da adottarsi quando siano rilevate difformità o violazioni significative delle norme relative alla prevenzione degli infortuni e all'igiene sul lavoro, ovvero in occasione di mutamenti nell'organizzazione e nell'attività anche in relazione al progresso scientifico e tecnologico.

Una ultima annotazione riguarda la necessità che il manuale di gestione, come strumento operativo della sicurezza, sia partecipato o almeno conosciuto dai lavoratori marittimi ed in tal senso si ritiene importante che lo stesso sia redatto anche in lingua inglese.

## 15. La Riunione periodica di prevenzione e protezione a bordo

---

A norma dell'art. 14 del D.lgs. 271/99 l'armatore, direttamente o per il tramite del servizio di prevenzione e protezione, deve convocare, almeno una volta l'anno, una riunione alla quale partecipano il comandante della nave, il responsabile della sicurezza dell'ambiente di lavoro, il medico competente ed il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, (la partecipazione del medico competente è espressamente prevista dall'art 35 del Testo Unico) al fine di esaminare:

- a) le misure di igiene e sicurezza dell'ambiente di lavoro previste a bordo, ai fini della prevenzione e protezione, con riferimento a quanto indicato nel piano di sicurezza di cui all'articolo 6, comma 1;
- b) l'idoneità dei mezzi di protezione individuali previsti a bordo;
- c) i programmi di informazione e formazione dei lavoratori marittimi, predisposti dall'armatore, ai fini della sicurezza e della protezione della loro salute;
- d) la eventuale riprogrammazione della sorveglianza sanitaria, secondo le valutazioni del medico competente, in ordine all'andamento degli infortuni e delle malattie professionali ed in funzione dei rischi specifici e tenendo in considerazione gli indirizzi scientifici più avanzati;
- e) eventuali variazioni, rispetto alle normali condizioni di esercizio dell'unità, delle situazioni di esposizione del lavoratore a fattori di rischio, con particolare riferimento all'organizzazione del lavoro a bordo ed all'introduzione di nuove tecnologie che potrebbero comportare riflessi sull'igiene e la sicurezza dei lavoratori.

Si ritiene di dover suggerire la opportunità della convocazione della riunione periodica anche nel caso di incidente a bordo onde procedere alla valutazione dell'evento e delle sue modalità di accadimento, della natura, delle cause e delle conseguenze dell'infortunio sul lavoro, il tutto al fine di predisporre le rimodulazioni organizzative ed operative, le misure di prevenzione e protezione e gli interventi tecnico-strutturali ritenuti eventualmente necessari.



Secondo le disposizioni dell'art. 35 del D.lgs. 81/2008, nel corso della riunione possono essere individuati:

- a) codici di comportamento e buone prassi per prevenire i rischi di infortuni e di malattie professionali;
- b) obiettivi di miglioramento della sicurezza complessiva, con programmazione degli interventi organizzativi e tecnici necessari.

La riunione va altresì convocata in occasione di eventuali significative variazioni delle condizioni di esposizione al rischio, compresa la programmazione e l'introduzione di nuove tecnologie che hanno riflessi sulla sicurezza e salute dei lavoratori.

Sarebbe produttiva di effetti positivi ai fini della sicurezza anche la valutazione, nel corso della riunione periodica, dei quasi infortuni, delle non conformità e degli infortuni lievi con lo scopo di individuare le necessarie rimodulazioni dei processi lavorativi e comunque gli interventi da effettuare in chiave di prevenzione dei rischi,

A conclusione della riunione è redatto apposito verbale che è conservato tra i documenti di bordo a disposizione degli organi di vigilanza e di ispezione.

Copia del suddetto verbale è affissa a bordo per opportuna conoscenza di tutto l'equipaggio.

Il succitato art. 14 del D.lgs. 271/99 non prevede espressamente, a differenza di quanto disposto dall'art. 35 del Testo Unico, la partecipazione del medico competente alla riunione periodica.

Si tratta di una incomprensibile omissione, per fortuna sanata dal succitato art.35 del Testo Unico, proprio in relazione alle significative funzioni assegnate al medico competente che, almeno ai fini della programmazione formativa e della sorveglianza sanitaria, deve avere piena contezza delle tematiche per l'esame delle quali è appunto prevista, dallo stesso art. 14, la convocazione della riunione periodica<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> La riunione periodica va, a mio avviso, valorizzata non solo in termini di periodicità della sua convocazione ma soprattutto stimolando, laddove necessario, la partecipazione dei lavoratori (anche se non specificamente prevista dalla norma) in quanto potrà sicuramente costituire un utile momento di condivisione delle politiche aziendali in materia di salute e sicurezza, una reale condizione di co-partecipazione del lavoratore alla costruzione delle condizioni di salute e sicurezza a bordo.

## 16. La Informazione, Formazione e addestramento

Tra gli adempimenti obbligatori merita una specifica trattazione l'adempimento relativo alla informazione, formazione e addestramento dei lavoratori<sup>14</sup>.

Vi è innanzi tutto un obbligo a carico dell'armatore e del comandante di informare i lavoratori marittimi dei rischi specifici cui sono esposti nello svolgimento delle loro normali attività lavorative ed addestrarli sul corretto utilizzo delle attrezzature di lavoro nonché dei dispositivi di protezione individuali (Cfr. art. 6, comma 5, lettera e), D.lgs. 271/99).

Secondo le disposizioni dell'art. 27 del D.lgs. 271/99 inoltre i lavoratori marittimi devono essere informati:

- sui rischi specifici ai quali sono esposti nello svolgimento della loro attività lavorativa a bordo;
- sulle misure e procedure di prevenzione e protezione adottate, in relazione all'attività svolta a bordo, le normative di sicurezza e le disposizioni armatoriali in materia;
- sui pericoli connessi all'uso di sostanze e dei preparati pericolosi presenti a bordo;
- sulle procedure che riguardano il pronto soccorso, la lotta antincendio, l'abbandono nave devono **essere utilmente addestrati sul corretto utilizzo delle attrezzature e dei macchinari di lavoro nonché sul corretto uso ed utilizzo dei dispositivi di protezione individuali e collettivi in dotazione.**

Di sicura rilevanza si configura l'obbligo informativo ed addestrativo dei lavoratori marittimi sulle procedure da attuare nei casi di emergenza, particolarmente per l'incendio a bordo e l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435<sup>15</sup>.

In caso di emergenza, sapere cosa fare e disporre delle giuste attrezzature è di fondamentale importanza. Tutte le persone a bordo, quindi, dovrebbero aver preso parte a corsi di formazione e addestramento in materia e, a seconda delle necessità, si dovrebbero svolgere periodicamente delle esercitazioni pratiche.

**Essere preparati a tutte le circostanze**, e le emergenze in marre è fondamentale per la propria sicurezza e quella delle altre persone imbarcate.

Va evidenziato anche l'obbligo di formare e addestrare il personale marittimo in materia di igiene e di sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo, predisponendo in merito **appositi manuali operativi di facile consultazione.**

<sup>14</sup> È utile citare il disposto dell'art. 5, comma 1, lettera r) del D.lgs. 271/99, per il quale tra le misure di tutela si fa esplicito riferimento alla informazione, formazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori marittimi alle questioni relative alla prevenzione degli infortuni, all'igiene ed alla sicurezza del lavoro a bordo. Per la informazione, formazione e addestramento dei lavoratori deve farsi comunque riferimento al combinato disposto degli artt. 6 e 27 del D.lgs. 271/99 e degli artt. 6 e 7 del D.lgs. 298/99. Per tutto quanto non espressamente previsto dai succitati articoli si ritiene utile comunque fare riferimento alle disposizioni di cui agli artt. 36 (informazione ai lavoratori) e 37 (formazione dei lavoratori e loro rappresentanti) del D.lgs. 81/2008.

Con riferimento alla informazione va rilevato che la stessa, secondo le disposizioni dell'art. 36, comma 4, del Testo Unico Salute e Sicurezza, deve essere facilmente comprensibile per i lavoratori e deve consentire loro di acquisire le relative conoscenze. Ove la informazione riguardi lavoratori immigrati, essa avviene previa verifica della comprensione della lingua utilizzata nel percorso informativo.

<sup>15</sup> È di fondamentale importanza che ogni componente dell'equipaggio, in caso di emergenza, sappia cosa e come fare, disponga delle giuste attrezzature e dei dispositivi di protezione individuale e collettiva, e sappia come e quando utilizzarli correttamente. Una gestione responsabile delle emergenze comporta quindi la necessità che tutte le persone a bordo devono prendere parte a corsi di formazione e addestramento mirati, anche svolgendo periodiche esercitazioni pratiche, in modo da **essere preparati a tutte le circostanze.**



L'obbligo informativo si concreta anche con i correlati obblighi di fornire e mettere a disposizione dell'equipaggio, per la consultazione, tutta la raccolta di normative nazionali ed internazionali, la documentazione tecnica, il manuale di cui all'articolo 17 (manuale di gestione della sicurezza) e la guida di cui all'articolo 24 comma 4 (Guida Pratica medica per l'assistenza ed il pronto soccorso a bordo delle navi) o altra analoga pubblicazione), e le procedure di sicurezza utili per lo svolgimento delle attività lavorative di bordo in condizioni di sicurezza.

Vale in ultimo citare il disposto dell'art. 5 del D.lgs. 298/99 per il quale **“le informazioni** di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626 e successive modificazioni ed integrazioni (il riferimento, per quanto più volte precisato, è ora all'art. 36 del Testo Unico) nonché dell'articolo 27, comma 1, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, che i lavoratori devono ricevere a bordo della nave da pesca sulla quale sono imbarcati **devono essere comprensibili per tutti i lavoratori”**.

## 17. Formazione Lavoratori e Comandante

In ordine alla formazione dei lavoratori l'art. 27 del D.lgs. 271 si limita a disporre che *“L'armatore assicura che ciascun lavoratore marittimo riceva una formazione sufficiente ed adeguata in materia di sicurezza e di salute, con particolare riferimento alla tipologia di nave ed alle mansioni svolte a bordo indicando, peraltro, che la formazione deve avvenire in occasione dell'imbarco, del trasferimento e cambiamento di mansioni e infine dell'introduzione di nuove attrezzature di lavoro o nuove tecnologie, di nuove sostanze o preparati pericolosi”*.

Nulla si dispone sui contenuti, sulla durata e sulle modalità dei percorsi formativi indicati e sull'aggiornamento formativo.

L'art 6 del D.lgs. 298/99 dispone che, ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 38 del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626 (oggi bisogna far riferimento all'art. 37 del D.lgs. 81/2008) e dell'articolo 27, commi 2, 3, 4 e 5, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, l'armatore deve garantire che i lavoratori ricevano una formazione adeguata in particolare:

- a) per quanto riguarda la sicurezza e la salute a bordo delle navi, con particolare riferimento alla lotta antincendio e all'impiego di mezzi di salvataggio e di sopravvivenza, in conformità al decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1996, n.474;
- b) per quanto attiene il pronto soccorso e l'assistenza medica a bordo ai sensi della normativa vigente;
- c) in relazione all'impiego delle apparecchiature utilizzate e delle attrezzature di trazione, nonché ai differenti metodi di segnalazione specie di quella gestuale.

Lo stesso articolo rinvia ad un successivo decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della sanità la definizione della durata e dei contenuti minimi della formazione di cui alla precedente lettera c), decreto che non risulta sia stato ancora adottato.

Per quanto riguarda la formazione del comandante l'art. 7 del D.lgs. 298/99 dispone che il comandante riceva una formazione approfondita riguardante in particolare:

- a) la prevenzione delle malattie e degli infortuni sul lavoro a bordo e le misure da prendere in caso di infortuni;

- b) la stabilità della nave ed il mantenimento della stabilità stessa in tutte le condizioni prevedibili di carico e all'atto delle operazioni di pesca;
- c) la navigazione e le comunicazioni via radio, comprese le procedure.

Il comma 4 dell'art. 27 del D.lgs. 271/99 fa riferimento ad un necessario aggiornamento laddove dispone che la formazione deve essere ripetuta periodicamente in relazione all'evoluzione dei rischi ovvero all'insorgenza di nuovi rischi.

Per tutto quanto attiene i percorsi formativi, la durata, le modalità ed i loro contenuti, è da ritenersi necessario, anche in relazione agli espliciti rinvii al Testo Unico, far riferimento alle disposizioni del Testo unico ed agli Accordi Stato Regione in materia di formazione.

In particolare, per quanto attiene i lavoratori ai sensi dell'art. 37 del D.lgs. 81/2008 e successive modifiche ed integrazioni il datore di lavoro assicura che ciascun lavoratore riceva una formazione sufficiente ed adeguata in materia di salute e sicurezza, anche rispetto alle conoscenze linguistiche, con particolare riferimento a:

- a) concetti di rischio, danno, prevenzione, protezione, organizzazione della prevenzione aziendale, diritti e doveri dei vari soggetti aziendali, organi di vigilanza, controllo, assistenza;
- b) rischi riferiti alle mansioni e ai possibili danni e alle conseguenti misure e procedure di prevenzione e protezione caratteristici del settore o comparto di appartenenza dell'azienda.

Lo stesso articolo rinvia per quanto attiene la definizione della durata, dei contenuti minimi e delle modalità della formazione all'Accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Provincie autonome (l'Accordo in riferimento è tutt'oggi quello del 21 dicembre 2011).<sup>16</sup>

Riepilogando per la formazione obbligatoria dei lavoratori si deve far riferimento all'Accordo Stato Regioni n. 221 del 21 dicembre 2011 che prevede per la pesca, considerata a rischio medio, una durata minima complessiva di 12 ore, di cui 4 riguardano la formazione generale e 8 la formazione specifica riferita ai rischi ed alle misure di prevenzione e protezione specifici per il settore di appartenenza. L'Accordo prevede un aggiornamento formativo quinquennale della durata minima di 6 ore.

Per la formazione dei Comandanti si deve far riferimento, come sopra riportato, all'art. 7 del D.lgs. 289/99 riguardo ai contenuti formativi, mentre laddove allo stesso Comandante sia affidato anche l'incarico di preposto è da prevedersi una formazione aggiuntiva di 8 ore i cui contenuti sono ad oggi stabiliti dal predetto Accordo Stato Regioni 221/2011<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Il novellato art. 37 del Testo Unico Sicurezza, al comma 2, fa riferimento ad un nuovo Accordo, che per la verità doveva essere adottato entro il 30 giugno 2022, inteso all'accorpamento, alla rivisitazione e alla modifica degli accordi attuativi del presente decreto in materia di formazione, in modo da garantire l'individuazione della durata, dei contenuti minimi e delle modalità della formazione obbligatoria e l'individuazione delle modalità della verifica finale di apprendimento obbligatoria per i discendenti di tutti i percorsi formativi e di aggiornamento obbligatori in materia di salute e sicurezza sul lavoro e delle modalità delle verifiche di efficacia della formazione.

<sup>17</sup> Per la formazione dei preposti il novellato art. 37 del Testo unico fa rinvio al nuovo Accordo Stato Regioni da adottarsi in materia di formazione stabilendo comunque che i preposti ricevono un'adeguata e specifica formazione e un aggiornamento periodico in relazione ai propri compiti in materia di salute e sicurezza sul lavoro, secondo quanto previsto dall'adottando nuovo Accordo e che la formazione sia da effettuarsi necessariamente con modalità in presenza, con aggiornamento biennale o comunque ogni qual volta si rende necessaria in relazione all'evoluzione dei rischi e all'insorgenza di nuovi rischi. Deve ritenersi che nelle more dell'adozione del Nuovo Accordo Stato Regioni la durata, i contenuti minimi del percorso formativo dei preposti siano quelli indicati nell'Accordo n. 221/2011.

## 18. Formazione ASPP e RSPP

I D.lgs. 271 e 298 del 99 non contengono disposizioni in merito alla formazione degli addetti al servizio di prevenzione e protezione e del responsabile del servizio di prevenzione e protezione, che viene in verità indicato come responsabile della sicurezza dell'ambiente di lavoro (cfr. art. 15 D.lgs. 271/99).

Per essi si fa solo riferimento alla loro designazione, tra il personale di bordo, nonché ad informazioni appropriate che devono ricevere in materia di igiene e sicurezza del lavoro a bordo nonché sulla natura dei rischi, sull'organizzazione del lavoro, la programmazione e attuazione delle misure preventive e protettive, la descrizione delle attrezzature di lavoro di bordo ed infine informazioni sui dati del registro degli infortuni e delle malattie professionali.

In mancanza di esplicite disposizioni in ordine alla loro formazione è opportuno far ricorso alle pertinenti disposizioni del Testo Unico che, per lo svolgimento delle funzioni da parte dei soggetti addetti ai servizi di prevenzione e protezione, ritiene necessario il possesso di un attestato di frequenza, con verifica dell'apprendimento, a specifici corsi di formazione adeguati alla natura dei rischi presenti sul luogo di lavoro e relativi alle attività lavorative.

In particolare, per lo svolgimento della funzione di responsabile del servizio prevenzione e protezione, sono previsti specifici corsi di formazione, con verifica di apprendimento, in materia di prevenzione e protezione dei rischi, anche di natura ergonomica e da stress lavoro-correlato, di organizzazione e gestione delle attività tecnico amministrative e di tecniche di comunicazione in azienda e di relazioni sindacali. (Cfr. art 32, comma 2, D.lgs. 81/2008).

Secondo le disposizioni di cui all'art. 32, comma 4 del Testo Unico i corsi di formazione per ASPP e RSPP possono essere organizzati anche dalle associazioni sindacali dei datori di lavoro o dei lavoratori o dagli organismi paritetici nel rispetto delle prescrizioni di cui all'Accordo Stato Regioni sopra richiamato.

Per la durata e per i contenuti minimi dei percorsi formativi per ASPP e RSPP bisogna in ogni caso far riferimento all'Accordo Stato Regioni 7 luglio 2016 che ha revisionato l'Accordo 26 gennaio 2006<sup>18</sup>.



<sup>18</sup> L'Accordo Stato Regioni del 7 luglio 2016 su durata e contenuti minimi dei percorsi formativi per ASPP e RSPP prevede un percorso formativo articolato in tre moduli:

- Modulo A di base (propedeutico per la frequenza degli altri moduli) comune a tutti i settori di 28 ore oltre la verifica di apprendimento
- Modulo B correlato alla natura dei rischi presenti sul luogo di lavoro e relativi alle specifiche attività lavorative di 48 ore con l'aggiunta di un modulo di specializzazione che per la pesca è di 12 ore – prevista la verifica di apprendimento
- Modulo C è relativo al solo RSPP di ore 24 oltre la verifica di apprendimento

L'obbligo di aggiornamento per RSPP e ASPP si inquadra nella dimensione del life long learning, quindi della formazione continua nell'arco della vita lavorativa con ore minime di aggiornamento nel quinquennio di 20 ore per ASPP e di 40 ore per RSPP anche distribuibili nell'arco del quinquennio



## 19. Formazione del datore di lavoro che assume i compiti del servizio di prevenzione e protezione

---

Nel nostro settore lavorativo è ugualmente consentito al datore di lavoro, a norma dell'art. 34 del Testo Unico in D.lgs. 81/2008, ed a determinate condizioni, di svolgere direttamente i compiti propri del servizio di prevenzione e protezione dai rischi, oltre che di primo soccorso, nonché di prevenzione incendi e di evacuazione, rientrando lo stesso settore nei casi previsti nell'Allegato II (aziende di pesca fino a 20 lavoratori).

In tal caso è comunque necessario che il datore di lavoro frequenti corsi di formazione adeguati alla natura dei rischi presenti sul luogo di lavoro e relativi alle attività lavorative, nel rispetto dei contenuti e delle articolazioni definiti mediante Accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano n. 223 del 21 dicembre 2011, ottemperando altresì alle condizioni particolari previste al punto 12.2 dell'Accordo 7 luglio 2016<sup>19</sup>.

È di tutta evidenza che nel caso in cui il datore di lavoro intenda svolgere direttamente anche i compiti di primo soccorso nonché di prevenzione incendi e evacuazione lo stesso oltre che essere regolarmente imbarcato e quindi presente a bordo è tenuto a frequentare gli specifici corsi di formazione previsti agli articoli 45 (primo soccorso) e 46 (antincendio) del Testo Unico.

## 20. Formazione primo soccorso

---

Come sopra riportato la necessità di formare i lavoratori marittimi sulle procedure di primo soccorso trova il suo riferimento nel disposto dell'art.6 del D.lgs. 298/99 che prevede a carico dell'armatore la necessità di garantire che i lavoratori ricevano una formazione adeguata in particolare per quanto attiene il pronto soccorso e l'assistenza medica a bordo ai sensi della legislazione vigente e nel disposto dell'art. 27 del D.lgs. 271/99 per il quale i lavoratori devono essere informati sulle procedure che riguardano il pronto soccorso.

In mancanza di disposizioni specifiche su durata e sui contenuti formativi si ritiene necessario far riferimento al disposto dell'art.45 del Testo Unico per il quale le caratteristiche minime delle attrezzature di primo soccorso, i requisiti del personale addetto e la sua formazione, individuati in relazione alla natura dell'attività, al numero dei lavoratori occupati ed ai fattori di rischio sono individuati [dal decreto ministeriale 15 luglio 2003, n. 388](#).

---

<sup>19</sup> L'Accordo Stato Regioni n. 223 del 21 dicembre 2011 prevede un percorso formativo della durata minima di 32 ore per settori, come il nostro, associati a classi di rischio medio; il percorso formativo è articolato altresì in 4 moduli (normativo – giuridico, gestionale – gestione e organizzazione della sicurezza, tecnico – individuazione e valutazione dei rischi, relazionale – formazione e consultazione dei lavoratori). È prevista la verifica di apprendimento e l'aggiornamento con periodicità quinquennale della durata minima di 10 ore (per livello di rischio medio). Le condizioni particolari previste al punto 12.2 parametrano sostanzialmente la effettiva durata della formazione del datore di lavoro al livello di rischio dell'attività svolta dai lavoratori.

In sintesi, può argomentarsi che le aziende di pesca con un numero di lavoratori non superiore a 5 rientrano nella categoria B per le quali è prevista una durata minima di 12 ore di formazione e aggiornamento triennale di 4 ore. Le aziende di pesca con più di 5 lavoratori con indice infortunistico INAIL superiore a 4 rientrano invece nella categoria A per la quale è prevista una formazione di 16 ore con aggiornamento triennale di 6 ore.

## 21. Formazione antincendio e gestione delle emergenze

Fermo restando l'obbligo a carico del Comandante di designare tra i componenti dell'equipaggio, i lavoratori marittimi incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione nelle situazioni di emergenza, anche in relazione a quanto previsto dall'articolo 203 del regolamento di sicurezza occorre far riferimento ancora al disposto dell'art. 6 del D.lgs. 298/99 per il quale l'armatore deve garantire che i lavoratori ricevano una formazione adeguata per quanto riguarda la sicurezza e la salute a bordo delle navi, con particolare riferimento alla lotta antincendio e all'impiego di mezzi di salvataggio e di sopravvivenza, in conformità al decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1996, n.474 e ugualmente alle disposizioni dell'art. 27 del D.lgs. 271/99 per il quale i lavoratori devono ricevere adeguate informazioni per quanto riguarda la lotta antincendio e l'abbandono nave.

Di particolare rilevanza si configura quindi l'obbligo informativo ed addestrativo dei lavoratori marittimi sulle procedure da attuare nei casi di emergenza, particolarmente per l'incendio a bordo e l'abbandono della nave, secondo quanto indicato nel vigente regolamento di sicurezza adottato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435.

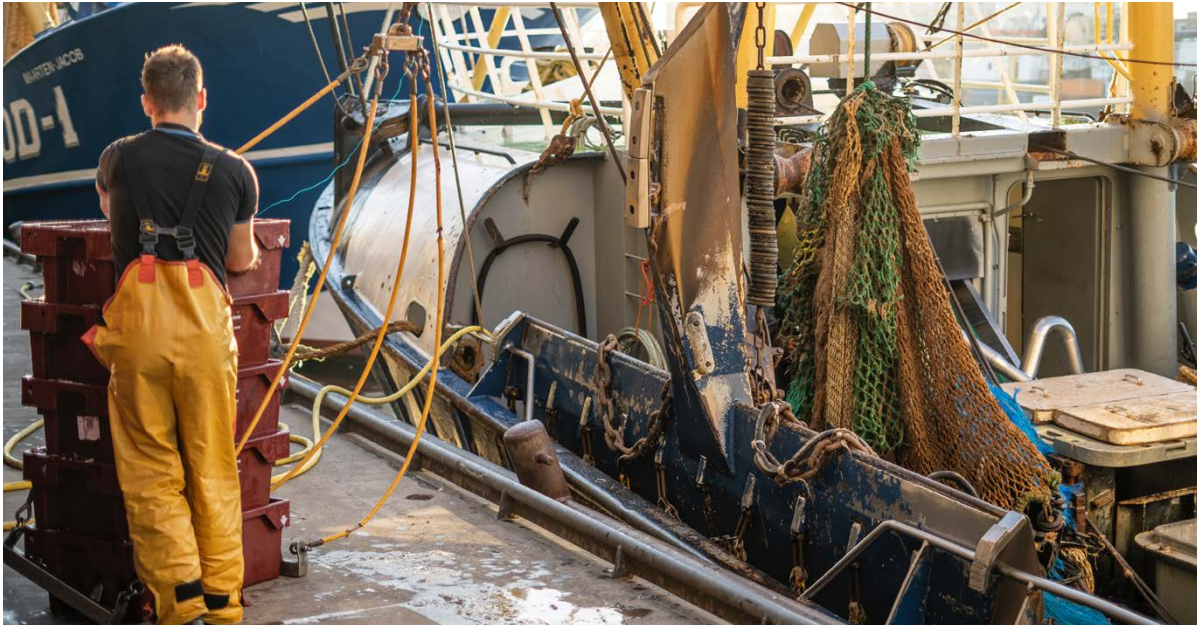
A riguardo va comunque fatto riferimento al disposto dagli artt. 202 e 203 del regolamento di sicurezza<sup>20</sup>.

In sostanza per quanto attiene la gestione delle emergenze in mare è opportuno far riferimento alle disposizioni di cui al Regolamento di sicurezza della navigazione di cui D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435, come modificato in ultimo dal D.P.R. 19 luglio 2022, n. 148, con particolare riferimento al Titolo V, libro III, alle disposizioni del Regolamento concernente i requisiti e il programma di esame per il rilascio del certificato di marittimo abilitato per i mezzi di salvataggio di cui al D.P.R. 29 luglio 1996, n. 474, alle disposizioni del regolamento di sicurezza per le unità da pesca abilitate alla pesca costiera di cui al D.M. 5 agosto 2002, n. 218 ed infine alle disposizioni di cui al D.lgs. 18 dicembre 1999, n.541 rubricato "Attuazione delle

<sup>20</sup> Per la formazione antincendio il riferimento dovrebbe essere l'art. 5 del D.M. 2 settembre 2021 e l'Allegato III dello stesso decreto. Per la verità con riferimento alla formazione antincendio va rilevato comunque che la pesca dovrebbe essere esclusa dal campo di applicazione del succitato decreto atteso che ai sensi dell'art. 1 il decreto trova applicazione per le attività che si svolgono nei luoghi di lavoro come definiti dall'art. 62 del Testo Unico, articolo che esclude le unità da pesca dal campo di applicazione del Titolo II.

Si potrebbe far riferimento, sempre in tema di formazione antincendio, alle disposizioni del DM 2 maggio 2017 che per il vero concerne la istituzione dei corsi antincendio di base e avanzato per il personale marittimo che presta servizio a bordo di unità soggette all'applicazione della Convenzione STCW'78, Convenzione che all'art. III stabilisce che la stessa non trova applicazione per i marittimi imbarcati su pescherecci.

Personalmente ritengo che la problematica potrebbe trovare soluzione ritenendo applicabili analogicamente anche per la pesca le sole disposizioni degli artt. 4, 5 e 6 del D.M. 2 settembre 2021, come disposto dal succitato art. 1, comma 3 del D.M. 2 settembre 2022 per i cantieri mobili ugualmente esclusi dal campo di applicazione dell'art. 62.



direttive 97/1970/CE e 1999/19/CE sull'istituzione del regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri”.

Non può non tenersi presente, a riguardo, il disposto del D.M. 2 maggio 2017 “Istituzione del corso di sopravvivenza e salvataggio per il personale marittimo”

Si consiglia infine, per la formazione/addestramento relativa a sopravvivenza e salvataggio in mare di far riferimento agli standard addestrativi previsti dalla Convenzione STCW 95 che, anche se non cogenti per i marittimi imbarcati su pescherecci, consentono di ottimizzare i livelli di addestramento dei pescatori mettendoli nelle condizioni di meglio gestire ed affrontare le situazioni e condizioni di emergenza<sup>21</sup>.

## 22. Formazione del Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza

L'art. 16 del D.lgs. 271/99, disciplinando la nomina e le funzioni del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro, prevede altresì che il rappresentante della sicurezza abbia diritto ad una formazione particolare in materia di igiene e sicurezza del lavoro a bordo delle navi, concernente la normativa nazionale ed internazionale vigente nel settore ed i rischi specifici esistenti nel proprio ambito di rappresentanza, tale da assicurargli adeguate nozioni sulle principali tecniche di controllo e prevenzione dei rischi stessi (Cfr. art 16, comma 4, del D.lgs. 271/99).

<sup>21</sup> Si ritiene opportuno evidenziare che il Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione 2 maggio 2017 recante “**Istituzione del corso di sopravvivenza e salvataggio per il personale marittimo**” si riferisce al personale destinato a prestare servizio a bordo di navi soggette all'applicazione delle disposizioni della Convenzione STCW'78 nella sua versione aggiornata. Che notoriamente non sono cogenti per il personale che presta servizio sulle navi da pesca. In mancanza di esplicite disposizioni si potrebbero utilizzare almeno i contenuti formativi previsti in tale decreto.



L'articolato dà, quindi, alcune indicazioni sui contenuti formativi ma nulla dispone in ordine alle modalità, alla durata del percorso formativo e al suo aggiornamento.

Il Testo Unico, disciplinando le attribuzioni del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, dispone all'art. 50, comma 1, lettera g) che il rappresentante dei lavoratori deve ricevere una formazione adeguata e, comunque, non inferiore a quella prevista dall'art. 37 dello stesso Testo Unico.

Per la formazione del Rappresentante dei lavoratori bisogna quindi far riferimento alle disposizioni dell'art. 37 del Testo Unico nelle quali si danno indicazioni più puntuali sui contenuti minimi della formazione e sulla durata del percorso formativo.

L'art. 37, infatti, dispone che al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza devono essere assicurate adeguate competenze sulle principali tecniche di controllo e prevenzione dei rischi stessi attraverso una formazione particolare in materia di salute e sicurezza concernente i rischi specifici esistenti negli ambiti in cui esercita la propria rappresentanza.

Lo stesso articolo nel disporre che le modalità, la durata e i contenuti specifici della formazione del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza sono stabiliti in sede di contrattazione collettiva nazionale, dà comunque indicazioni precise sui contenuti minimi del percorso formativo, che devono essere comunque rispettati, facendo esplicito riferimento a:

- a) principi giuridici comunitari e nazionali;
- b) legislazione generale e speciale in materia di salute e sicurezza sul lavoro;
- c) principali soggetti coinvolti e i relativi obblighi;
- d) definizione e individuazione dei fattori di rischio;
- e) valutazione dei rischi;
- f) individuazione delle misure tecniche, organizzative e procedurali di prevenzione e protezione;
- g) aspetti normativi dell'attività di rappresentanza dei lavoratori;
- h) nozioni di tecnica della comunicazione.

L'articolo fornisce altresì indicazioni sulla durata minima dei corsi che deve essere di 32 ore iniziali, di cui 12 sui rischi specifici presenti in azienda e le conseguenti misure di prevenzione e protezione adottate, con verifica di apprendimento. Per l'aggiornamento si fa rinvio alla contrattazione collettiva nazionale in ordine alla disciplina delle modalità dell'obbligo di aggiornamento periodico, annuale, la cui durata non può essere inferiore a 4 ore annue per le imprese che occupano dai 15 ai 50 lavoratori (Cfr. Testo Unico art. 37, commi 10 e 11).

## 23. Medico competente e Sorveglianza sanitaria

---

La sorveglianza sanitaria è definita all'art. 2 comma 1 lettera m) del **D.lgs. 81/08** come l'insieme degli accertamenti medici svolti dal medico competente, finalizzati alla tutela dello stato di salute e sicurezza dei lavoratori, in relazione all'ambiente di lavoro, ai fattori di rischio professionali e alle modalità di svolgimento dell'attività lavorativa. Si tratta quindi di una programmazione sanitaria del medico competente che deve essere dallo stesso effettuata attraverso protocolli sanitari definiti in funzione dei rischi specifici e tenendo in considerazione gli indirizzi scientifici più avanzati.

Per quanto interessa in particolare il nostro settore va sicuramente evidenziato che, tra le misure generali di tutela, l'art. 5 del D.lgs. 271/99 impone la necessità della predisposizione di un **programma di controllo sanitario dei lavoratori** in funzione dei rischi specifici individuati nella valutazione delle situazioni di rischio per la salute e la sicurezza, connesse all'esercizio dell'attività lavorativa a bordo, stabilendo altresì l'obbligo di allontanamento del lavoratore marittimo dall'esposizione a rischio per motivi sanitari inerenti la sua persona.

A norma dell'art. 6 dello stesso decreto a carico dell'armatore va altresì citato l'obbligo di 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 a tali agenti nocivi, anche mediante isolamento delle aree o locali interessati dalla presenza degli agenti, e quindi di predisporre un programma di sorveglianza sanitaria mirato.

Ben si comprende, pertanto, l'**obbligatorietà della nomina del medico competente** che sulla base della valutazione dei rischi cui sono esposti i lavoratori della pesca, ivi compresi gli agenti tossici e nocivi, deve predisporre mirati programmi di sorveglianza sanitaria oltre alla individuazione di misure ed interventi ritenuti necessari per tutelare la salute dei lavoratori.

L'art. 6, comma 5, lettera c) pone, pertanto, a carico dell'armatore e del comandante l'obbligo della designazione del medico competente di cui all'articolo 23.

Si tratta di un obbligo non sottoposto a condizioni di sorta, a differenza di quanto previsto dal Testo Unico ove si prevede, a carico del datore di lavoro, la obbligatoria nomina del medico competente medico competente *“per l'effettuazione della sorveglianza sanitaria nei casi espressamente previsti dal presente decreto legislativo e qualora richiesto dalla valutazione dei rischi di cui all'articolo 28”* (cfr. art. 18 del D.lgs. 81/2008).

La modifica, riportata in corsivo, introdotta dal D.L.48/2023, convertito in legge, all'art. 18 del Testo Unico se consente, è vero, un ampliamento dei casi nei quali vige per il datore di lavoro l'obbligo di nomina del Medico Competente, ricollegandola anche agli esiti della valutazione dei rischi, e quindi ponendo in diretta correlazione la nomina del medico competente e la effettuazione della sorveglianza sanitaria, non vale a sostanziare un obbligo secco del datore di lavoro, trattandosi comunque di un obbligo “condizionato” alla sussistenza dei casi espressamente previsti ed agli esiti della valutazione dei rischi che rendano cogente la sua nomina.

Per il settore della pesca ritengo, invece, che il legislatore abbia già valutato la “necessità” ed indispensabilità della sorveglianza sanitaria, sulla base dei fattori di rischio e pericolo cui sono esposti i lavoratori della pesca nell'esercizio dell'attività di pesca e di navigazione, ed abbia, conseguentemente, imposto la “designazione” del medico competente.

Del resto, il lavoratore della pesca rimane ancora soggetto a visite mediche preventive e periodiche da parte del medico di porto degli Uffici di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera (USMAF), visite che si sostanziano nella visita preventiva di imbarco, intesa a verificare la sua idoneità generica all'imbarco ed a operare nel settore della pesca, ed alla visita biennale finalizzata a verificare il mantenimento delle condizioni di idoneità<sup>22</sup>.

A prescindere dalle visite mediche di cui sopra, il lavoratore della pesca è comunque soggetto alla sorveglianza sanitaria da parte del medico competente intesa a verificare il suo stato di salute in rapporto ai rischi specifici cui è esposto e stabilire la sua idoneità alla mansione

<sup>22</sup> A norma dell'art. 7 del D.lgs. 108/2005, concernente la “Idoneità dei lavoratori marittimi all'imbarco”, il lavoratore marittimo, ai fini della verifica di idoneità all'imbarco, deve essere sottoposto, presso le strutture sanitarie del Ministero della salute alla **visita preventiva di imbarco**, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 323 del codice della navigazione ed alla **visita periodica di idoneità**, con frequenza biennale, ai sensi della legge 28 ottobre 1962, n. 1602.

specificata da svolgere a bordo. I protocolli di sorveglianza sanitaria elaborati dal medico competente si basano, quindi, sui fattori di rischio cui sono esposti i lavoratori addetti alla pesca e prevedono accertamenti sanitari preventivi e periodici di base da eseguire su tutti i lavoratori e ulteriori e più specifici accertamenti diagnostici da effettuare sui lavoratori che presentino condizioni o sintomi che a parere del medico competente evidenzino la necessità di ulteriori approfondimenti diagnostici.

La sorveglianza sanitaria a norma dell'art. 23 del D.lgs. 271/99 si sostanzia quindi in accertamenti preventivi intesi a constatare l'assenza di controindicazioni al lavoro cui i lavoratori marittimi sono destinati ai fini della valutazione della loro idoneità alla mansione specifica ed in accertamenti periodici per monitorare e controllare lo stato di salute dei lavoratori ed esprimere il giudizio di mantenimento delle condizioni di idoneità alla mansione specifica.

Gli accertamenti di cui al comma 6 comprendono esami clinici, biologici e indagini diagnostiche mirati al rischio ritenuti necessari dal medico competente

## 24. Assistenza sanitaria a bordo delle navi da pesca

---

A bordo delle navi anche da pesca, a norma dell'art. 24 del D.lgs. 271/99, deve essere garantita la **sicurezza sanitaria**.

È infatti obbligo dell'armatore provvedere alla fornitura ed al mantenimento a bordo delle dotazioni mediche, medicinali ed attrezzature sanitarie adeguate al tipo di navigazione, alla durata della linea, nonché al numero dei lavoratori marittimi imbarcati previsto dalla vigente normativa.

È compito del comandante dell'unità provvedere ad assicurare la piena disponibilità e la custodia del materiale sanitario<sup>23</sup>.

Il comandante inoltre può richiedere, qualora lo ritenga necessario, assistenza medica tramite radio alla nave più vicina con medico a bordo o al Centro Internazionale Medico (C.I.R.M.) nonché alla stazione costiera che offre assistenza medica.

Sempre ai fini di garantire una assistenza sanitaria a bordo per pronta consultazione dell'equipaggio, deve essere disponibile a bordo, a spese dell'armatore, la "**Guida Pratica medica per l'assistenza ed il pronto soccorso a bordo delle navi**" o altra analoga pubblicazione, redatta possibilmente anche in lingua inglese.

---

<sup>23</sup> Il decreto Ministero della Salute 10 marzo 2022 all'art. 1, comma 1, dispone che le navi mercantili da traffico e da pesca, devono avere in dotazione, secondo le istruzioni indicate nell'allegato 1 allo stesso decreto, i medicinali, le attrezzature mediche e gli antidoti indicati nelle tabelle riportate nell'allegato 2.

Ricordiamo che:

- le navi da pesca abilitate alla pesca costiera ravvicinata (navigazione che si svolge fino a 40 miglia dalla costa), devono essere dotate di medicinali e materiale sanitario indicati nella tabella A dell'Allegato II.
- Le navi da pesca abilitate alla pesca mediterranea o d'altura devono essere dotate di medicinali e materiale sanitario indicati nella Tabella B dell'Allegato 2.
- Le navi da pesca abilitate alla pesca oltre gli stretti od oceanica devono essere dotate di medicinali e materiale sanitario indicati nella Tabella C dell'Allegato 2.
- Le navi da pesca abilitate alla pesca costiera locale (fino a 12 miglia dalla costa) e le navi da pesca costiera ravvicinata ((pesca che si svolge entro 20 miglia dalla costa) devono essere dotate di medicinali e materiale sanitario indicati nella Tabella D dell'Allegato 2.



In caso di infortunio l'armatore, in base a quanto indicato dal servizio di prevenzione e protezione, deve segnalare l'infortunio all'Autorità Marittima, all'istituto assicuratore e alla Azienda sanitaria locale del compartimento di iscrizione della nave.

Gli elementi significativi relativi all'infortunio a bordo sono annotati su apposito "registro degli infortuni" che deve essere tenuto a bordo della nave a disposizione degli organi di vigilanza.

## 25. Altri Adempimenti obbligatori

Il Datore di lavoro-armatore deve assicurare:

- la manutenzione tecnica delle navi, degli impianti e dei dispositivi, in particolare di quelli indicati agli allegati I e II al D.lgs. 289/99 e l'eliminazione dei difetti riscontrati;
- la corretta e regolare manutenzione degli ambienti di lavoro, dei locali di servizio e dei locali alloggio nonché delle attrezzature di lavoro, con particolare riguardo ai dispositivi di sicurezza in conformità alle indicazioni dei fabbricanti;
- l'adozione di misure organizzative intese a garantire la regolare pulizia delle navi e del complesso degli impianti e dei dispositivi per mantenere condizioni adeguate di igiene;
- la dotazione di bordo di mezzi di salvataggio e di sopravvivenza appropriati, in buono stato di funzionamento e in quantità sufficiente per i lavoratori;
- la osservanza delle prescrizioni minime di sicurezza e di salute riguardanti i dispositivi di salvataggio e di sopravvivenza di cui all'allegato III;
- l'impiego di idonea segnaletica di sicurezza;
- la osservanza, fatte salve le disposizioni del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, titolo IV, e successive modifiche ed integrazioni, delle specifiche in materia di dispositivi di protezione individuali di cui all'allegato IV (allo stato si dovrebbe far riferimento al D.lgs. 81/2008 e successive modificazioni ed integrazioni);
- la conservazione a bordo di Una copia del contratto collettivo e di una copia delle norme nazionali a disposizione di tutti i lavoratori imbarcati e degli organi di vigilanza; (cfr. art. 3, comma 10, del D.lgs. 108/2005);
- la affissione a bordo di tutte le navi mercantili e da pesca nazionali, in posizione facilmente accessibile e redatta in lingua italiana ed in lingua inglese, di una tabella conforme al modello di cui all'allegato 2 del D.lgs. 271/99 con l'organizzazione del servizio di bordo, contenente per ogni posizione lavorativa:
  - a) l'orario del servizio in navigazione e del servizio in porto;
  - b) il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo previste ai sensi del presente decreto o dai contratti collettivi in vigore (Cfr. art. 3, comma 9 del D.lgs. 108/2005).

Tra gli obblighi a carico dell'armatore va segnalato l'obbligo di fornire al comandante i mezzi necessari per conformarsi agli obblighi contenuti nella normativa speciale in materia



di salute e sicurezza, ivi compresi gli obblighi di cui all'art. 5 del D.lgs. 108/2005 in ordine alla organizzazione del lavoro a bordo nel rispetto delle finalità di cui all'articolo 6 dello stesso decreto<sup>24</sup>.

Altri adempimenti da segnalare concernono la necessità che gli eventi verificatisi durante la navigazione, e che hanno o che possono avere effetto sulla sicurezza e la salute dei lavoratori a bordo, siano oggetto di un resoconto dettagliato da trasmettere all'autorità marittima del primo porto di approdo e siano accuratamente e circostanziatamente registrati per iscritto (cfr. art. 3 D.lgs. 298/99).

Tra gli adempimenti obbligatori va segnalato l'obbligo di mantenere il peschereccio in buone condizioni di navigabilità e di dotarlo di attrezzature appropriate alla sua destinazione ed al suo impiego e di rendere disponibili a bordo le informazioni sulle caratteristiche di stabilità della nave.

92/1970

Tra gli adempimenti obbligatori, infine, potremmo inserire anche la necessità di dotare le unità da pesca di equipaggiamenti marittimi appropriati che per le navi abilitate alla pesca costiera locale e ravvicinata sono quelli indicati dal D.M. 5 agosto 2002, n. 218 (regolamento di sicurezza per le navi abilitate alla pesca costiera locale e ravvicinata con lunghezza inferiore a 24 metri).

Le dotazioni, apparecchiature e dispositivi sono elencati nell'allegato n. 1 al regolamento e devono essere di tipo approvato salvo quanto diversamente previsto.

<sup>24</sup> Il D.lgs. 108/2005, rubricato "Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST)", all'art. 6 dispone in ordine ai criteri di **definizione delle tabelle di armamento** in relazione all'orario di lavoro, prevedendo, in particolare:

- la necessità di evitare o ridurre al minimo, orari eccessivi di lavoro a bordo per il lavoratore marittimo, al fine di garantire adeguati periodi di riposo in relazione alla tipologia di nave e di navigazione svolta;
- la necessità di prevedere la presenza a bordo di **un numero sufficiente di personale d'equipaggio** per garantire la sicurezza e l'efficienza, in conformità con la tabella minima d'equipaggio rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Va evidenziato a riguardo che è specifico compito del comandante della nave adottare tutti i provvedimenti necessari al rispetto delle disposizioni relative all'orario di lavoro dei lavoratori marittimi, alle ferie ed ai periodi di riposo.

I mezzi di salvataggio collettivi ed individuali nonché i mezzi antincendio devono essere mantenuti in buono stato di funzionamento ed essere pronti all'uso immediato in ogni momento.

Mezzi di salvataggio collettivi delle navi abilitate alla pesca costiera ravvicinata sono costituiti da zattere di salvataggio di capacità sufficiente per tutte le persone presenti a bordo.

Mezzi antincendio prescritti sono estintori a schiuma o a polvere o a CO<sub>2</sub>; detti mezzi antincendio devono essere mantenuti in buono stato di funzionamento ed essere pronti all'uso immediato in ogni momento<sup>25</sup>.

Per le unità da pesca di lunghezza pari o superiore a 24 metri occorre far riferimento alle prescrizioni di cui al D.lgs. 541/99 "Attuazione delle direttive 92/1970CE e 1999/19/CE sull'istituzione di un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri".

Una ultima annotazione meritano le disposizioni di cui all'art. 4. del D.lgs. 298/99 con riferimento ai requisiti di salute e sicurezza del peschereccio. Si ricorda infatti che in ottemperanza al disposto del succitato articolo le unità da pesca nuove o comunque quelle oggetto di riparazioni, trasformazioni e modifiche di grande rilevanza devono essere adeguate alle prescrizioni minime di salute e sicurezza previste nell'allegato I del precitato decreto, mentre le navi da pesca esistenti devono essere conformi alle prescrizioni di sicurezza e di salute di cui all'allegato II del decreto.

## 26. La problematica dell'orario di lavoro a bordo dei pescherecci

Una specifica trattazione merita la problematica dell'organizzazione dell'orario di lavoro a bordo delle unità da pesca e quindi del rispetto delle disposizioni di cui all'art. 11 del D.lgs. 271/99, come sostituito dall'art. 3 del D.lgs. 108/2005.

Nel paragrafo 2 della presente Guida, concernente la normativa di sicurezza applicabile al settore della pesca marittima, abbiamo già rilevato le perplessità derivanti dalla applicazione, alle unità e imprese della pesca, delle disposizioni normative di cui al D.lgs. 271/99, disposizioni uniche per tutte le navi e per tutte le imprese mercantili, salvo qualche timida eccezione, quindi di disposizioni spesso poco coerenti con le peculiarità della attività di pesca e le specificità del settore della pesca, caratterizzato in assoluta prevalenza da unità di piccola dimensione, con ridotto personale imbarco e con insufficienze e debolezze nella organizzazione aziendale.

Un esempio di quanto sopra rilevato è costituito proprio dalle disposizioni concernenti l'orario di lavoro a bordo di cui, in particolare, al novellato art. 11 del D.lgs. 271/99. Si tratta di disposizioni che regolano la durata del lavoro a bordo (8 ore), i limiti degli orari di lavoro e di riposo a bordo di tutte le navi ed infine la ripartizione delle ore di riposo, disposizioni che

<sup>25</sup> Sulla base dei rischi presenti in azienda, e delle esigenze di spegnimento incendio, ogni impresa è obbligata a installare un numero idoneo di estintori (di tipologia e dimensioni indicati). L'attrezzatura antincendio deve risultare perfettamente funzionante nelle situazioni di pericolo; quindi, la sola presenza degli estintori non è, tuttavia, sufficiente: dev'essere attivo anche un servizio di manutenzione, che prevede un controllo semestrale da parte di un tecnico specializzato.



non possono trovare agevole applicazione su gran parte della flotta peschereccia del nostro Paese, costituita da microimprese, con ridotto personale imbarcato. In queste condizioni, infatti, e per le caratteristiche stesse dell'attività di pesca, aleatoria e discontinua, si rivela quanto meno problematico il rispetto delle previste articolazioni dell'orario di lavoro a bordo e della ripartizione dei periodi di riposo.

In merito occorre preliminarmente tener presente che il Decreto Legislativo 108/2005 dà attuazione alla Direttiva 1999/63/CE che, vale precisarlo, è relativa all'accordo concluso dalla ECSA e dalla Federazione dei sindacati dei trasporti marittimi (FST), senza la presenza delle organizzazioni della pesca, e peraltro fa a sua volta riferimento alle Regole della Convenzione ILO.

Tutta la disciplina dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili è tratta, quindi, dalla Convenzione ILO 186/2006, notoriamente non applicabile alle navi da pesca<sup>26</sup>.

La esclusione delle navi da pesca è quindi assolutamente chiara ed ineccepibile in quanto è stato ritenuto non ragionevole né possibile applicare le disposizioni, gli standard e gli elementi della Convenzione a questo nostro particolare e specifico settore.

Il disposto dell'art. 11 si riferisce, secondo la nostra visione, prevalentemente alle navi mercantili ed è stato ritenuto, incautamente, estendibile alle navi da pesca non considerandone le specificità di attività, le particolari modalità di lavoro e condizioni di impiego del ridotto personale imbarcato.

Del resto va precisato che lo stesso art. 11 del D.lgs. 271/1999, fa espressamente riferimento alle navi da pesca solo al paragrafo 9, a proposito della Tabella da affiggere a bordo, volendo ricomprendere specificatamente le navi da pesca in detto adempimento, disponendo: *“A bordo di tutte le navi mercantili e da pesca nazionali è affissa, in posizione facilmente accessibile e redatta in lingua italiana ed in lingua inglese, una tabella conforme al modello di cui all'allegato 2 del presente decreto con l'organizzazione del servizio di bordo, contenente per ogni posizione lavorativa:*

- a) *l'orario del servizio in navigazione e del servizio in porto;*  
nonché
- b) *il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo previste ai sensi del presente decreto o **dai contratti collettivi in vigore**”.*

Lo specifico riferimento alle navi da pesca, accanto alle navi mercantili, per detto adempimento, potrebbe configurarsi come una conferma della non applicabilità delle altre disposizioni di cui al succitato articolo 11 alle navi da pesca, altrimenti non avrebbe senso precisare, solo per detto adempimento, il coinvolgimento delle navi da pesca.

Desta peraltro perplessità la presunta applicabilità alle navi da pesca del disposto dell'art. 4 del D.lgs. 108/2005, a proposito dell'obbligo a carico dell'armatore di tenere a bordo delle navi mercantili il registro dell'orario di lavoro<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Va precisato che tutta la disciplina dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili è tratta dalla Convenzione ILO 186/2006 che al paragrafo 4 dell'art. II (rubricato “Definizioni e Campo di applicazione”, paragrafo 4 dispone: *“Salvo disposizioni contrarie espresse, la presente Convenzione si applica a tutte le navi, appartenenti a soggetti pubblici o privati impiegate normalmente in attività commerciali, con l'eccezione delle navi dedicate alla pesca o attività analoga e delle navi tradizionali quali sambuchi e giunche. La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra né alle navi da guerra ausiliarie”.*

<sup>27</sup> L'art. 4 del Decreto Legislativo 108/2005 dispone:

1. *“Al fine di consentire agli organi di vigilanza la verifica del rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 3, a bordo di tutte le unità di cui all'articolo 1 (tutte le navi mercantili battenti la bandiera italiana e adibite alla navigazione marittima) deve essere presente, a cura dell'armatore, un registro su cui sono riportate le ore giornaliere di lavoro o le ore giornaliere di riposo dei lavoratori marittimi”.*

Va precisato a riguardo che il registro deve essere conforme all'allegato B del decreto, allegato che è tratto dalla Convenzione ILO e dalla Convenzione STCW, convenzioni che notoriamente non sono applicabili alle navi da pesca (art. II della Convenzione ILO e art. III (b) della Convenzione STCW<sup>28</sup>).

Il modello di registro deve essere esaminato e vistato in occasione delle visite di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, effettuate dagli organi di vigilanza mediante le Commissioni territoriali indicate all'articolo 31 del citato decreto legislativo. Ove le visite periodiche non siano previste, il modello di registro va comunque vistato, a cadenza biennale, a cura dell'Autorità marittimi.

Il legislatore, in questo caso, contrariamente a quanto disposto per le Tabelle dell'orario di lavoro, da affiggere a bordo delle navi mercantili e da pesca, per il registro fa specifico ed esclusivo riferimento solo alle navi mercantili di cui all'art. 1, senza più citare le navi da pesca.

Va precisato a riguardo che il registro deve essere conforme all'allegato B del decreto, allegato che è tratto dalla Convenzione ILO e dalla Convenzione STCW, convenzioni che notoriamente non sono applicabili alle navi da pesca (art. II della Convenzione ILO e art. III (b) della Convenzione STCW)<sup>29</sup>.

Si tratta quindi di un adempimento chiaramente previsto dalla Convenzione ILO e conseguentemente da non considerare applicabile alle navi da pesca. Del resto, come può concepirsi un registro dell'orario di lavoro o un riepilogo mensile dello stesso da consegnare al marittimo imbarcato su una nave da pesca, in un settore come quello della pesca fortemente caratterizzato da aleatorietà, discontinuità operativa, difficoltà strutturale alla programmazione operativa ed alta mobilità del personale.

- 
2. Il modello di registro, redatto in lingua italiana ed in lingua inglese, deve essere conforme al modello di cui all'allegato B del presente decreto.
  3. Il registro deve essere presentato, a cura dell'armatore, all'Autorità marittima competente per territorio, la quale constatata conformità del registro al modello stabilito dal presente decreto, appone il proprio visto, la data di vidimazione e la dichiarazione attestante il numero di pagine complessive di cui si compone il registro.
  4. Il registro dell'orario di lavoro deve essere tenuto per ordine progressivo di data, di seguito, senza spazi vuoti, senza cancellazione o abrasioni e, laddove necessario, le correzioni o rettifiche devono essere eseguite in modo tale che il testo cancellato o sostituito risulti leggibile.
  5. Il lavoratore marittimo deve ricevere a cura dell'armatore una copia del registro che lo riguarda, firmata dal comandante dall'ufficiale da lui delegato e dal marittimo stesso.

Il modello di registro deve essere esaminato e vistato in occasione delle visite di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, effettuate dagli organi di vigilanza mediante le Commissioni territoriali indicate all'articolo 31 del citato decreto legislativo. Ove le visite periodiche non siano previste, il modello di registro va comunque vistato, a cadenza biennale, a cura dell'Autorità marittimi.

Il legislatore, in questo caso, contrariamente a quanto disposto per le Tabelle dell'orario di lavoro, da affiggere a bordo delle navi mercantili e da pesca, per il registro fa specifico ed esclusivo riferimento solo alle navi mercantili di cui all'art. 1, senza più citare le navi da pesca.

Va precisato a riguardo che il registro deve essere conforme all'allegato B del decreto, allegato che è tratto dalla Convenzione ILO e dalla Convenzione STCW, convenzioni che notoriamente non sono applicabili alle navi da pesca (art. II della Convenzione ILO e art. III (b) della Convenzione STCW).

<sup>28</sup> Vale in proposito fare riferimento allo standard A2.3 della Convenzione ILO in tema di "Durata di lavoro e di riposo" che al paragrafo 12 riporta: "Ogni Stato Membro deve esigere che siano tenuti aggiornati dei registri che riportino le ore quotidiane di lavoro o di riposo della gente di mare in modo da verificarne la conformità con i paragrafi da 5 a 11 del presente Standard. Tali registri seguono un modello standardizzato stabilito dall'autorità competente tenendo conto delle linee guida disponibili dell'ILO oppure qualsiasi modello standardizzato stabilito dall'ILO. Le lingue utilizzate per i registri sono quelle indicate al paragrafo 11 del presente articolo. Il marittimo riceve una copia del riepilogo individuale mensile del registro che lo riguarda, che deve essere firmata dal marittimo e dal comandante o da persona autorizzata da quest'ultimo".

<sup>29</sup> Tutta la disciplina dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili è tratta dalla Convenzione ILO 186/2006 che al paragrafo 4 dell'art. II (rubricato "Definizioni e Campo di applicazione", paragrafo 4 dispone: "Salvo disposizioni contrarie espresse, la presente Convenzione si applica a tutte le navi, appartenenti a soggetti pubblici o privati impiegate normalmente in attività commerciali, con l'eccezione delle navi dedicate alla pesca o attività analoga e delle navi tradizionali quali sambuchi e giunche. La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra né alle navi da guerra ausiliarie".

Per concludere ritengo che tutta la normativa relativa all'orario di lavoro, facendo riferimento a prescrizioni della Convenzione ILO, non applicabili al nostro settore, si riferisce alle navi mercantili e non alle unità da pesca, salvo laddove il legislatore ha voluto testualmente estenderla alle navi da pesca, come nel caso della tabella da affiggere a bordo; del resto si tratta di disposizioni non coerenti con le specificità, le peculiarità, le modalità operative e le condizioni di impiego del ridotto numero di lavoratori imbarcati<sup>30</sup>.

Vale in ultimo fare riferimento a tutto quanto disposto nei paragrafi 5 e 6 dell'art. II della Convenzione ILO oltre al paragrafo 3 della clausola 1 ed alla clausola 5, paragrafo 6 dell'Accordo Europeo allegato alla Direttiva 1999/63 del Consiglio del 21 giugno 1999.

Per concludere è da ritenersi necessario ed indifferibile addivenire al più presto ad una specifica regolamentazione dell'orario di lavoro a bordo delle navi da pesca, magari attraverso il contratto collettivo nazionale di settore, (con specifica autorizzazione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) nella quale, senza pregiudicare le prioritarie esigenze di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori della pesca, si prevedano deroghe ai limiti fissati dai commi 2 e 3 dell'art. 11 del D.lgs. 271/99, se del caso con la previsione di turni di riposo più frequenti o di riposo compensativo, utilizzando le limitazioni

Con quanto sopra argomentato non vogliamo certo significare e tanto meno affermare che a bordo delle unità da pesca non debba essere fissata una apposita regolamentazione dell'orario di lavoro, dei limiti delle ore di lavoro e della ripartizione delle ore di riposo; al contrario riteniamo indispensabile, invece, che si faccia ricorso a quella flessibilità che lo stesso legislatore ha voluto salvaguardare ed espressamente prevedere per alcune tipologie di navi o per situazioni e condizioni di impiego particolari, ferme restando ovviamente le prioritarie esigenze di tutela della salute e sicurezza.

Si vuol fare riferimento, in particolare, al disposto del comma 7 del precitato articolo 11, laddove si prevede: *“Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto dei principi generali di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, può autorizzare contratti collettivi che consentano di derogare ai limiti fissati nei commi 2 e 3. Tali deroghe debbono, nella misura del possibile, rispettare i modelli fissati dai commi 2 e 3, nonché consentire la fruizione di periodi di riposo più frequenti o più lunghi o la concessione di riposi compensativi per i lavoratori marittimi addetti alla guardia o che operano a bordo di navi impiegate in viaggi di breve durata”*.

Le deroghe di cui al presente comma possono altresì prevedere la fruizione di periodi di riposo più frequenti o più lunghi o la concessione di riposi compensativi in funzione delle peculiari tipologie o condizioni di impiego della nave su cui il lavoratore marittimo è imbarcato.

Non v'è chi non colga che dette disposizioni sembrano dettate per tener conto delle specificità e delle specifiche modalità e condizioni di impiego delle navi da pesca.

In tal senso, del resto dispone la stessa Convenzione ILO in particolare al comma 13 dello Standard A2.3 (30).

<sup>30</sup> Lo Standard A2.3, paragrafo 12, della Convenzione riporta: *“Nessuna delle disposizioni contenute nei paragrafi 5 e 6 del presente Standard impedisce ad uno Stato Membro di adottare una legislazione nazionale o una procedura che consenta all'autorità competente di autorizzare o registrare contratti collettivi che prevedono deroghe ai limiti fissati. omissis”*.



Vale in ultimo fare riferimento a tutto quanto disposto nei paragrafi 5 e 6 dell'art. II della Convenzione ILO oltre al paragrafo 3 della clausola 1 ed alla clausola 5, paragrafo 6 dell'Accordo Europeo allegato alla Direttiva 1999/63 del Consiglio del 21 giugno 1999.

Per concludere è da ritenersi necessario ed indifferibile addivenire al più presto ad una specifica regolamentazione dell'orario di lavoro a bordo delle navi da pesca, magari attraverso il contratto collettivo nazionale di settore, (con specifica autorizzazione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) nella quale, senza pregiudicare le prioritarie esigenze di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori della pesca, si prevedano deroghe ai limiti fissati dai commi 2 e 3 dell'art. 11 del D.lgs. 271/99, se del caso con la previsione di turni di riposo più frequenti o di riposo compensativo, utilizzando le limitazioni temporali, in termini di giorni di pesca, imposte, per ragioni di sostenibilità del prelievo, dalle politiche gestionali nazionali e comunitarie.



## Bibliografia

---

Coordinamento Tecnico per la sicurezza nei luoghi di lavoro delle Regioni e delle Province autonome  
– Gruppo Tematico Agenti Fisici *“Indicazioni operative per la prevenzione del rischio da Agenti Fisici ai sensi del Decreto Legislativo 81/08”*

IPSEMA – Quaderno di Formazione per la *SICUREZZA SUL LAVORO*

Commissione Europea – *Guida europea per la prevenzione dei rischi a bordo dei piccoli pescherecci*

INAIL – *Esposizione a temperature estreme e impatti sulla salute e sicurezza sul lavoro Progetto Workclimate*

Consulta Interassociativa Italiana per la Prevenzione – *E-Book CIIP Salute e Sicurezza sul lavoro nella pesca professionale “Oltre la rete”*

Consulta Interassociativa Italiana per la Prevenzione – *“Alleggeriamo il carico”*

European Agency for Safety and Health at Work – Guida UE – *“Calore sul Lavoro”*

Comando Generale Corpo delle Capitanerie di Porto – Reparto 6 Sicurezza della Navigazione – *“Sicurezza a Bordo delle unità da Pesca”* ed. 2018

Osservatorio Nazionale Pesca – INAIL Direzione Regionale Puglia – *“Progetto Pesca Sicura” – Monografia*

Giorgio Di Leone – Direttore SPESAL Asl BA – Webinar Federpesca su *“Disturbi muscolo scheletrici”*





**FEDERPESCA**

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI PESCA

**FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI PESCA**

Corso d'Italia, 92 – 00198 Roma

E-mail: [federpesca@federpesca.it](mailto:federpesca@federpesca.it)

Telefono: 063201257

[www.federpesca.it](http://www.federpesca.it)