

Ministero dei Trasporti
Circolare del 28 novembre 2006, n. 9/SM

Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, come modificato dal decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 - Direttive operative.

[NAVIGAZIONE - Marittima - Prevenzione e sicurezza]

A. Premessa normativa

1. Sono pervenute a questo Ufficio numerose richieste di chiarimenti in merito a problematiche di interpretazione e/o di applicazione di alcune delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 come modificato, relativo all'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali.

2. In via preliminare è opportuno evidenziare che l'emanazione del D.Lgs. n. 271 del 1999 costituisce il passaggio normativo fondamentale per l'implementazione, anche nel settore marittimo, dei principi relativi ai sistemi di qualità, ovvero di gestione integrata, già introdotti nel recente passato in altri settori industriali. Da questo punto di vista il decreto rappresenta infatti un nuovo strumento operativo finalizzato a definire l'insieme dei mezzi, delle risorse, delle responsabilità, delle procedure e dell'organizzazione necessari per l'attivazione e la gestione, da parte della singola impresa armatoriale, di una sistema per la sicurezza del lavoro marittimo; sistema che consenta, al tempo stesso, di correlare ed integrare i diversi aspetti connessi all'esercizio della navigazione marittima, quali la qualità del servizio, la protezione ambientale, la sicurezza dell'impianto "nave" con quelli relativi alla sicurezza e salute del lavoratore marittimo ed alla relativa prevenzione dagli infortuni.

3. D'altra parte, le disposizioni contenute nel decreto legislativo n. 271 del 1999 si inseriscono in un contesto normativo specifico, relativo al settore della sicurezza della navigazione e del lavoratore marittimo, già ampiamente regolamentato sia a livello internazionale e comunitario che nazionale. Tale regolamentazione è basata fundamentalmente sul principio che il mezzo più efficace per prevenire incidenti e infortuni a bordo delle navi è quello di progettare, costruire, attrezzare e mantenere le navi in conformità con le convenzioni e gli standard internazionali inerenti gli aspetti di sicurezza della navigazione, salvaguardia della vita umana in mare, sicurezza del lavoro a bordo, nonché realizzare la gestione delle navi stesse con equipaggi opportunamente addestrati per l'attività lavorativa connessa all'esercizio alla navigazione marittima.

Non si può d'altronde trascurare la circostanza che ai sensi della legislazione vigente nel settore marittimo esiste una stretta connessione tra sicurezza della nave e sicurezza del lavoratore marittimo; connessione dovuta al fatto che la nave è, allo stesso tempo, per il lavoratore marittimo sia ambiente di lavoro che ambiente di vita.

4. In proposito si fa presente che le problematiche inerenti la definizione degli standards internazionali relativi alla sicurezza delle navi ed alle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle stesse sono oggetto di emanazione di numerosi provvedimenti sia in sede internazionale che comunitaria (Organizzazione internazionale marittima - I.M.O., Organizzazione internazionale del lavoro - I.L.O., Unione Europea - U.E.).

A titolo informativo e per pronto riferimento di tutti i soggetti interessati, si riporta in Allegato 1 un elenco delle principali disposizioni internazionali, comunitarie e nazionali vigenti nel settore della navigazione marittima e del lavoro marittimo, distinte per ambito di applicazione.

5. Ciò premesso, con riferimento allo schema di articolato del D.Lgs. n. 271 del 1999 come modificato nonché alla luce della recente adozione della nuova Convenzione quadro sul lavoro marittimo "Convenzione ILO n. 186" (adottata nel febbraio 2006), si ritiene pertanto opportuno fornire i seguenti chiarimenti interpretativi ed applicativi distinti secondo le problematiche di maggiore interesse.

B. Direttive operative

1. Presentazione dei "Piani di sicurezza dell'ambiente di lavoro" (art. 6, comma 1)

L'articolo 6 comma 1 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 ha disposto che l'armatore, nel rispetto della propria autonomia di gestione dell'attività imprenditoriale (autonomia derivante dalla responsabilità diretta che ha l'armatore nell'attuazione delle disposizioni legislative), debba predisporre un "Piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo" ed inviarlo al Ministero per l'approvazione.

D'altra parte, in attuazione di quanto previsto nella Dir.Min. 18 novembre 2005 del Ministro per l'innovazione e le tecnologie con la quale sono state emanate apposite "Linee guida per la Pubblica Amministrazione digitale" e nell'ottica di un maggior utilizzo della tecnologia informatica per l'analisi dei dati relativi alla salute e sicurezza del lavoratore marittimo, si ritiene necessario fornire alcune specifiche istruzioni in materia al fine di semplificare la gestione dei flussi documentali inviati a questo Ufficio dagli armatori delle navi mercantili e da pesca nazionali.

1.1 Documentazione da trasmettere al Ministero dei Trasporti - Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno

L'armatore deve trasmettere, tramite la Capitaneria di Porto di iscrizione dell'unità, n. 2 copie della documentazione relativa al Piano di sicurezza di cui una copia deve essere necessariamente trasmessa su supporto cartaceo mentre l'altra può essere fornita anche su supporto informatico (limitatamente alla documentazione 6.1.b "specifica tecnica" e 6.1.c "valutazione dei rischi" del D.Lgs. n. 271 del 1999) al seguente indirizzo della Direzione Generale:

Ministero dei Trasporti
Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno
Divisione 4 - Sicurezza marittima e interna - Viale dell'Arte, 16 - 00144 ROMA
e-mail: traffico@infrastrutturetrasporti.it

Per opportuna precisazione, si rammenta che anche gli armatori delle unità destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche -di cui al decreto ministeriale 4 aprile 2005, n. 95- sono soggetti agli obblighi contenuti nelle disposizioni dell'articolo 6 del D.Lgs. n. 271 del 1999.

1.2 Linee guida per la redazione della documentazione indicata all'articolo 6 comma 1

Al fine di realizzare un modello uniforme di riferimento per gli stessi armatori per la predisposizione del suddetto Piano di sicurezza, si ritiene opportuno fornire le seguenti linee-guida relative alle modalità di redazione dei documenti di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 6, nonché per l'individuazione dei criteri di impostazione ed elaborazione della valutazione dei rischi di cui alla lettera c).

Le linee-guida sono state elaborate, in particolare, con riferimento ai seguenti documenti:

- Direttive sulla prevenzione degli infortuni a bordo delle navi; documento elaborato da un apposito Gruppo di lavoro nell'ambito dell'Organizzazione internazionale del lavoro (I.L.O.) allo scopo di fornire delle direttive operative agli armatori per attuare le disposizioni previste dalla Convenzione I.L.O. n. 134 in materia di prevenzione degli infortuni del lavoratore marittimo a bordo delle navi;
- MSC-MEPC.2/Circ. 3 del 5 giugno 2006, approvata nel corso della 81^a sessione dei lavori del Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC) dell'IMO, con la quale sono state fornite linee guida per l'individuazione dei criteri fondamentali di programmazione in materia di tutela della salute e sicurezza del lavoro a bordo delle navi (SOHSP - Shipboard Occupational Health and Safety Programme).

Le suddette linee guida sono ovviamente indirizzate, oltre che alle amministrazioni, anche alle Compagnie armatoriali, al fine di fornire un utile strumento operativo di riferimento per l'elaborazione e la successiva attuazione delle politiche societarie di prevenzione dei rischi e tutela della salute del lavoratore marittimo; e sono state suddivise nelle seguenti sezioni:

- a) informazioni relative al progetto dell'unità;
- b) informazioni relative alla specifica tecnica;
- c) metodologia da seguire per la valutazione dei rischi.

1.2.a Informazioni relative al progetto dell'unità

Il progetto dettagliato dell'unità, nel quale sono riportate in particolare le sistemazioni inerenti l'ambiente di lavoro, dovrà comprendere necessariamente un piano generale (comprensivo almeno di piani nelle sezioni pianta, longitudinale e trasversale, relativi all'ambiente di lavoro dell'unità, con evidenza delle aree di rischio, delle vie di sfuggita, del "Fire Plan" e del piano mezzi di salvataggio) contenente indicazione sulla posizione dei seguenti locali (elenco esemplificativo ma

non esaustivo da applicare in funzione della tipologia di nave) :

- LOCALI di LAVORO

- sala comando;
- locale di controllo del carico;
- locali apparato motore, macchinari ausiliari, caldaie, officine;

- LOCALI ALLOGGIO

- cabine equipaggio, compresi locali adibiti a servizi igienici;
- locali mensa;
- locali ad uso ufficio, locali ritrovo e tempo libero;

- LOCALI SERVIZIO

- ospedale di bordo; cabina di isolamento;
- depositi DPI; spogliatoi personale di macchina;
- locali lavanderia;
- locali per la preparazione dei cibi; cambusa; celle refrigerate;

nonché sulla posizione dei mezzi di sollevamento di bordo, delle vie di sfuggita, dei mezzi di salvataggio e delle sistemazioni antincendio.

Nei disegni, redatti in scala opportuna ed in idonei formati unificati (A0, A1, A2, A3, A4), dovranno essere inoltre chiaramente riportate le seguenti informazioni:

- a) nome attuale dell'unità;
- b) caratteristiche principali dell'unità (dimensioni principali, stazza internazionale/stazza nazionale, numero e potenza dei motori);
- c) società armatrice;
- d) cantiere costruttore;
- e) numero di costruzione dell'unità;
- f) numero del disegno e data di realizzazione dello stesso (avendo cura che il disegno riporti la situazione reale dell'unità con riferimento a quanto indicato nella specifica tecnica);
- g) scala del disegno.

1.2.b Informazioni relative alla specifica tecnica

Per specifica tecnica dell'unità si intende una descrizione dettagliata dell'unità completa delle sue componenti con relative caratteristiche tecniche e norme tecniche di riferimento in base alle quali sono state realizzate e messe a bordo. La specifica tecnica dovrà contenere tutti gli elementi ritenuti utili per l'esame e la valutazione delle condizioni di igiene e sicurezza e dovranno essere riportati i seguenti elementi:

- a) nome dell'unità (compresi tutti i precedenti nominativi assegnati alla nave);
- b) categoria (Gl, Mn, UV, etc.) e tipo [Tp, Gc, Tr (ro-ro), Hce, Cst, Pes, etc.] dell'unità;
- c) caratteristiche principali dell'unità (lunghezza, larghezza, altezza, immersione, numero e potenza motori, stazza internazionale/nazionale, velocità di esercizio);
- d) società armatrice;
- e) cantiere costruttore ed anno di costruzione;
- f) numero di matricola e Compartimento d'iscrizione;
- g) classe e tipo di navigazione cui la nave é abilitata;
- h) linea d'esercizio cui la nave dovrebbe essere adibita;
- i) durata della più lunga traversata senza scalo;
- k) composizione dell'equipaggio (ufficiali, sottufficiali, comuni) e tabella d'armamento provvisoria o definitiva, in funzione del tipo di navigazione indicato sul certificato di sicurezza;
- l) indicazione sulle disposizioni costruttive generali (caratteristiche materiali/ locali, vie di sfuggita, vie di circolazione/accessi/porte/scale, caratteristiche impianti antincendio/illuminazione locali/impianto elettrico);
- m) descrizione dettagliata, ubicazione, ordinate dei seguenti locali: locali di lavoro; locali alloggi; locali igiene; spazi liberi/ricreativi per equipaggio; locali adibiti alla conservazione degli alimenti; cucine; locali mensa/ristorazione; presidi sanitari (ospedale di bordo/infermeria/ambulatorio/cabina d'isolamento);
- n) dimensioni dei locali descritti nel precedente punto m);
- o) eventuale previsto imbarco di personale tecnico (numero massimo di persone e descrizione delle relative sistemazioni alloggi);
- p) misure previste per la protezione contro la rumorosità e le vibrazioni;
- q) caratteristiche tecniche dell'impianto di riscaldamento e di quello di condizionamento;
- r) misure previste per la protezione contro il rischio amianto, ove presente

1.2.c Metodologia da seguire per la valutazione dei rischi

E' necessario tener presente che la valutazione dei rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori marittimi è il primo e più importante adempimento che deve essere realizzato dall'armatore per arrivare alla conoscenza, ed alla relativa stima, dei rischi di esposizione a fattori di pericolo per gli stessi lavoratori a bordo delle singole unità navali; passo questo che è preliminare a tutta la successiva fase di individuazione delle misure di prevenzione e protezione nonché degli interventi necessari per il miglioramento del sistema di protezione e prevenzione a bordo delle singole unità mercantili e da pesca.

In particolare all'articolo 6, comma 1 lettera c), è prescritta l'elaborazione di una relazione tecnica sulla valutazione dei rischi, ovviamente da effettuare in funzione della tipologia di servizio/navigazione, della tipologia di attività lavorativa svolta sulla singola nave e delle distinte categorie del personale marittimo presenti a bordo.

La relazione tecnica sulla valutazione dei rischi a bordo delle navi potrà essere articolata, secondo i seguenti criteri operativi semplificati:

1. osservazione delle caratteristiche dell'ambiente di lavoro a bordo delle navi - dovrebbero essere elencate le principali aree di lavoro ed i locali di bordo dove viene svolta l'attività lavorativa al fine di individuare gli elementi strutturali ed impiantistici presenti nell'ambiente che possono comportare pericoli per il lavoratore marittimo (p.es.: caratteristiche dei materiali e dei locali, vie di sfuggita, vie di circolazione, protezione antincendio, rumore, illuminazione dei locali, impianti

di bordo, ecc.);

2. individuazione e caratterizzazione di tutte le fonti potenziali di pericolo - (sostanze, apparecchiature, macchinari, agenti nocivi ecc...) Questa fase deve consentire di conoscere le evidenze oggettive di tipo tecnico e organizzativo che possono generare rischi per i lavoratori marittimi in relazione al tipo di attività svolta a bordo. E' evidente che il rischio si potrà generare soltanto nel caso in cui siano presenti lavoratori marittimi esposti a ciascuna fonte individuata. Sarebbe opportuno che tale fase venisse sviluppata anche mediante consultazione e partecipazione dei lavoratori marittimi e/o dei loro rappresentanti alla sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo, al fine di poter far esprimere agli stessi le proprie valutazioni in relazione alle fonti potenziali di pericolo;

3. individuazione e caratterizzazione dei soggetti esposti - Questa fase deve essere attuata mediante l'esame di ciascun gruppo di lavoratori marittimi esposti alla fonte di pericolo e la successiva individuazione del tipo di esposizione in funzione di una molteplicità di parametri che vanno rilevati, quali:

- grado di formazione/informazione;
- tipo di organizzazione del lavoro ai fini della sicurezza del lavoro a bordo;
- influenza di fattori ambientali, psicologici specifici;
- presenza e adeguatezza dei dispositivi di protezione individuale;
- presenza e adeguatezza di sistemi di protezione collettivi;
- presenza e adeguatezza di piani di emergenza, evacuazione, soccorso;
- sorveglianza sanitaria.

A tal fine sarà opportuno distinguere le diverse tipologie di lavoro svolto a bordo delle unità secondo le principali sezioni (coperta, macchina, cucina/camera); inoltre con riferimento a quanto riportato nell'allegato 1 al decreto legislativo n. 271 del 1999 tale attività dovrebbe consentire di valutare gli effetti del fattore "fatica" sull'organizzazione del lavoro a bordo e sulle modalità di svolgimento dello stesso;

4. elaborazione della valutazione dei rischi, dal punto di vista qualitativo o quantitativo, per ciascuno dei rischi individuati alla fase 2.; ciò significa poter effettuare una stima dei rischi ovvero esprimere un giudizio di gravità del rischio e quindi di conformità e adeguatezza della situazione in essere rispetto alle esigenze di prevenzione e protezione dai rischi;

5. individuazione delle misure di prevenzione e protezione da attuare in conseguenza degli esiti della valutazione e conseguente definizione del programma di attuazione delle stesse in base a un ordine di priorità di interventi.

2. "Personale autorizzato alla redazione dei Piani di sicurezza dell'ambiente di lavoro" (art. 6, comma 2)

Al riguardo si ritiene opportuno ribadire che la documentazione deve essere redatta e firmata da personale iscritto nei "registri del personale tecnico delle costruzioni navali", tenuti dalla Capitaneria di Porto, ovviamente, nell'ambito delle rispettive competenze indicate nei relativi articoli del regolamento di attuazione del Codice della navigazione.

Tale circostanza deve essere evidente attraverso l'apposizione sulla documentazione presentata di un timbro del tecnico certificato contenente le seguenti informazioni: titolo, nome e cognome del tecnico, numero e Capitaneria di Porto d'iscrizione.

3. "Aggiornamento dei Piani di sicurezza dell'ambiente di lavoro" (art. 6, comma 3)

Si richiama l'attenzione delle Società armatoriali sulla seguente disposizione:

"3. Il piano di sicurezza è integrato ed aggiornato ogni volta che siano apportate modifiche o trasformazioni a bordo ai sensi di quanto previsto dall'articolo 33, comma 3."

4. "Autocertificazione dei Piani di sicurezza dell'ambiente di lavoro" (Art. 6, comma 4)

Il comma 4 dell'[art. 6](#) del D.Lgs. n. 271 del 1999 stabilisce che per le unità adibite ai servizi tecnico-nautici e portuali, per le navi o unità mercantili nuove ed esistenti di stazza lorda inferiore a 200 e per quelle 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 stesso.

In data successiva, il comma 6 dell'[art. 2](#) del Decreto Legislativo 26 maggio 2004, n. 154 "Modernizzazione del settore pesca e dell'acquacoltura, a norma dell'articolo 1, comma 2, della legge 7 marzo 2003, n. 38" (pubblicato nella n. 146 del 24 giugno 2004) indica invece 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.

Alla luce di quanto sopra riportato si ritiene opportuno di dover confermare il principio che, per le unità indicate al comma 4 dell'[art. 6](#) del D.Lgs. n. 271 del 1999 (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. n. 271 del 1999 per l'approvazione della 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.

5. "Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili" (art. 11)

Si richiama l'attenzione sia degli armatori che degli organi di vigilanza che ai sensi di quanto indicato al comma 9 dell'[art. 11](#) del D.Lgs. n. 271 del 1999, come sostituito dall'[articolo 3](#) del D.Lgs. n. 108 del 2005, a bordo di tutte le navi deve essere 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 D.Lgs. n. 108 del 2005 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 dello stesso decreto o dai contratti collettivi in vigore.

Copia della tabella deve essere acquisita dall'organo di vigilanza nel corso delle visite periodiche effettuate per la verifica della conformità delle sistemazioni di bordo a quanto indicato sia dalla legge n. 1045 del 1939 che dalle Convenzioni ILO n. 92 e 133 e trasmessa, anche in via telematica, all'indirizzo della Direzione Generale sopra riportato al punto 1.1. in occasione della trasmissione del verbale di visita della nave.

6. "Servizio di prevenzione e protezione" (art. 12)

A bordo delle navi mercantili di stazza lorda superiore a 200 e delle navi da pesca di lunghezza superiore a 24 m è previsto che venga istituito il servizio di prevenzione e protezione e che il personale designato al suddetto servizio, compreso il responsabile dello stesso servizio, possieda le capacità professionali adeguate ai compiti assegnati.

Recentemente, in proposito, sono stati richiesti chiarimenti a seguito dell'emanazione del D.Lgs. 23 giugno 2003, n. 195 con il quale sono state introdotte modifiche ed integrazioni al D.Lgs. n. 626 del 1994 "per l'individuazione delle capacità e dei requisiti professionali richiesti agli addetti ed ai responsabili dei servizi di prevenzione e protezione dei lavoratori" e del più recente Provvedimento 26 gennaio 2006 della Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano con il quale sono stati forniti criteri per la formazione e la certificazione dei lavoratori stessi.

Si ritiene che entrambi i suddetti provvedimenti debbano essere intesi come applicabili limitatamente ai lavoratori ed alle strutture soggette al D.Lgs. n. 626 del 1994 e succ. modifiche ed integrazioni e non pertanto al settore marittimo il quale non è interessato alla disciplina introdotta in materia di formazione dei lavoratori. Al riguardo si fa infatti presente che il personale marittimo imbarcato sulle navi mercantili, ai sensi di quanto previsto dal D.M. 19 giugno 2001 relativo all'istituzione del corso di sicurezza personale e responsabilità (Personal Safety and Social Responsibilities PSSR), deve possedere idonea certificazione che attesti l'avvenuta formazione in materia di sicurezza del lavoro.

Per quanto attiene, inoltre, la previsione contenuta nel comma 5 dell'[art. 12](#) del D.Lgs. n. 271 del 1999, ovvero la possibilità di istituire il servizio di prevenzione e protezione non a bordo dell'unità ma presso la struttura armatoriale di terra, si ritiene opportuno evidenziare che comunque il personale designato deve essere in possesso di adeguata formazione e certificazione ai sensi di quanto previsto dal citato D.M. 19 giugno 2001 "PSSR" e, per le unità da pesca di

lunghezza inferiore a 24 m, di formazione con contenuto simile a quanto previsto dal suddetto decreto.

7. "Manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro" (art. 17)

Si invitano gli armatori a voler predisporre il "Manuale di gestione" in forma sempre più coordinata con quanto previsto dal Codice ISM e dal regolamento comunitario 336/2006; in particolare è opportuno che nel manuale vengano riportate informazioni relative all'organizzazione del lavoro a bordo, comprensiva delle attribuzioni di funzioni e responsabilità a tutti i componenti dell'equipaggio (distinti secondo le principali sezioni: coperta, macchine, camera).

8. "Tipi di visite" (art. 18)

Allo stato attuale le Commissioni Territoriali non risultano essere ancora completamente operative. Si invitano pertanto le Direzioni Marittime a voler inoltrare con cortese urgenza il Decreto con il quale ai sensi di quanto previsto dall'[art. 31](#) del D.Lgs. n. 271 del 1999 si è provveduto all'istituzione della relativa Commissione Territoriale nonché a comunicare eventuali difficoltà applicative/operative incontrate nello svolgimento della propria attività istituzionale.

In merito si è peraltro verificato che le visite a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali per la verifica dell'applicazione delle disposizioni del D.Lgs. n. 271 del 1999 continuano ad essere effettuate secondo l'organizzazione della vigilanza presente nella legge n. 1045 del 1939. D'altra parte, si ritiene opportuno evidenziare che l'analisi dei verbali di visita tecnico-sanitaria ex legge n. 1045 del 1939 inviati a questo Ufficio negli ultimi mesi ha consentito di riscontrare che sempre maggiore è il numero di Autorità marittime che redigono il verbale di visita secondo un modello valido per gli adempimenti previsti dalla stessa legge n. 1045 del 1939 sugli alloggi equipaggio, riportando contestualmente nello stesso verbale anche i risultati dei controlli effettuati per verificare la conformità ai requisiti previsti dal D.Lgs. n. 271 del 1999.

In proposito, al fine di semplificare l'azione amministrativa si ritiene che il modello di visita previsto dal comma 4 dell'[articolo 18](#) del D.Lgs. n. 271 del 1999 possa essere redatto secondo il "modello ex legge n. 1045 del 1939" integrato almeno dalle seguenti voci di controlli/verifiche, specifiche del D.Lgs. n. 271 del 1999:

- verifica della presenza a bordo della tabella sull'organizzazione del lavoro a bordo (rif. [Art. 11](#) D.Lgs. n. 271 del 1999 come modificato dall'[art. 3](#) D.Lgs. n. 108 del 2005 - allegato 2 al D.Lgs. n. 108 del 2005 - D.M. 10 ottobre 2005);
- verifica della presenza a bordo del registro dell'orario di lavoro a bordo (rif. [art. 4](#) D.Lgs. n. 108 del 2005 - allegato 2 al D.Lgs. n. 108 del 2005 - D.M. 10 ottobre 2005);
- verifica della tabella minima di sicurezza dell'unità in funzione dell'organizzazione del lavoro a bordo, della tipologia di unità e del tipo di servizio svolto (rif. [art. 5](#) D.Lgs. n. 271 del 1999 - [art. 6](#) D.Lgs. n. 108 del 2005);
- verifica della nomina da parte dell'armatore del servizio di prevenzione e protezione (rif. [art. 12](#) D.Lgs. n. 271 del 1999) e dei verbali redatti dallo stesso servizio nel corso delle riunioni periodiche previste (rif. [art. 14](#) D.Lgs. n. 271 del 1999);
- verifica della nomina da parte dell'armatore del responsabile della sicurezza dell'ambiente di lavoro (rif. [art. 12](#) D.Lgs. n. 271 del 1999);
- verifica della nomina del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro (rif. [art. 16](#) D.Lgs. n. 271 del 1999);
- verifica della presenza a bordo del "Manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro" e della sua compilazione conforme, in relazione agli strumenti ed alle procedure utilizzate dall'armatore per adeguarsi alle disposizioni previste dal presente decreto e dalle norme internazionali; si ricorda che il Manuale può essere anche parte integrante del Manuale ISM dell'unità (rif. [art. 17](#) D.Lgs. n. 271 del 1999);
- verifica della presenza a bordo del registro degli infortuni redatto secondo il modello approvato con D.Dirig. 30 maggio 2000 (rif. [art. 26](#) D.Lgs. n. 271 del 1999).

Pertanto, al fine di poter uniformare le informazioni riportate nei diversi verbali di visita inoltrati, si ritiene necessario dare indicazione che a partire dal 1° gennaio 2007 i verbali di visita ex legge n. 1045 del 1939 dovranno essere redatti, secondo il modello riportato nell'Allegato 2 con l'indicazione dettagliata anche di tutti gli elementi di controllo e verifica relativi alla sicurezza del lavoro marittimo ai sensi del D.Lgs. n. 271 del 1999; gli stessi verbali, al fine della semplificazione dell'attività amministrativa, dovranno essere inviati in unica copia al seguente indirizzo:

Ministero dei Trasporti
Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno
Divisione 4 - Sicurezza marittima e interna
Viale dell'Arte, 16 - 00144 ROMA
o all'indirizzo e-mail: traffico@infrastrutturetrasporti.it

7. "Statistiche sugli infortuni" (art. 26) [1]

In relazione a quanto già disciplinato con la Circolare G.M. Serie XIII n. 7 del 30 aprile 2004 e la successiva n. 4731/LS3 del 6 luglio 2004 nonché ai sensi di quanto indicato nella Dir. Min. 18 novembre 2005 del Ministro per l'innovazione e le tecnologie relativa a "Linee guida per la Pubblica Amministrazione digitale", si ribadisce la necessità che le schede vengano compilate dalle autorità marittime interessate esclusivamente in formato elettronico sul modello allegato al D.Dirig. 30 maggio 2000; i dati mensili dovranno essere inviati per posta elettronica all'indirizzo e-mail: traffico@infrastrutturetrasporti.it.

Con l'occasione si segnala la necessità che nella redazione delle schede stesse vengano compilati correttamente i campi inerenti il numero progressivo della scheda e l'anno, le informazioni sulla tipologia di nave, il luogo dell'incidente e le cause presunte dello stesso nonché se disponibili i relativi giorni di prognosi.

Si fa presente inoltre che questo Ufficio ha predisposto la Relazione sugli infortuni riferita all'anno 2005; dall'analisi degli elementi riportati nella relazione stessa ed al fine di una più incisiva azione di prevenzione degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, si ritiene necessario emanare le seguenti raccomandazioni:

- a. necessità di una più continua azione di informazione dei lavoratori marittimi, da parte dell'armatore e del comandante della nave, in merito ai rischi specifici cui sono esposti gli stessi lavoratori nello svolgimento delle loro normali attività lavorative ed alla necessità di un corretto utilizzo delle attrezzature di lavoro nonché dei dispositivi di protezione individuali DPI (rif. art. 5 D.Lgs. n. 271 del 1999);
- b. obbligo da parte dell'armatore di operare la revisione dell'organizzazione del lavoro, in funzione della durata dell'orario di lavoro e secondo quanto indicato dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 108 del 2005, al fine di prevenire condizioni di affaticamento del lavoratore marittimo;
- c. obbligo da parte del lavoratore marittimo di un corretto utilizzo delle attrezzature di lavoro, delle sostanze e dei dispositivi tecnico-sanitari di bordo, nonché dei dispositivi individuali di protezione forniti dall'armatore (rif. art. 8 D.Lgs. n. 271 del 1999);
- d. obbligo da parte del servizio di prevenzione e protezione a bordo della nave di esaminare, congiuntamente al responsabile delle sicurezza dell'ambiente di lavoro, i rapporti relativi ad infortuni dei marittimi verificatisi a bordo della stessa unità al fine di mettere in atto le seguenti azioni:
 1. valutazione delle cause dell'infortunio (rif. art. 6 D.Lgs. n. 271 del 1999);
 2. analisi delle possibili misure di intervento per il miglioramento della prevenzione degli infortuni;
 3. verifica in merito all'idoneità dell'utilizzo dei DPI da parte dei lavoratori marittimi (rif. art. 14 D.Lgs. n. 271 del 1999);
 4. determinazione di eventuali proposte migliorative in materia di prevenzione e sicurezza del lavoro, in relazione a quanto indicato sia nella valutazione dei rischi (rif. art. 6 D.Lgs. n. 271 del 1999) che nel Manuale di Gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro (rif. art. 17 D.Lgs. n. 271 del 1999);
- e. predisposizione da parte dell'armatore, d'intesa con il rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro, di apposite campagne di sensibilizzazione dell'equipaggio ai fini di una più completa applicazione delle direttive in materia di igiene e sicurezza dell'ambiente di lavoro, anche mediante realizzazione di appositi manuali operativi (rif. art. 6 comma 5 lett. i) e art. 15 D.Lgs. n. 271 del 1999).

C. Modulistica di riferimento

Si fa presente che, per una maggiore facilità di gestione delle suddette informazioni, i modelli sopra indicati nonché la "Relazione sugli infortuni - anno 2005" potranno essere scaricati direttamente dal sito web del Ministero

www.infrastrutturetrasporti.it nella Sezione Trasporto Marittimo - Sicurezza della Navigazione.

Il Direttore generale
Dott. Massimo Provinciali

[1] Numerazione del paragrafo conforme a quanto pubblicato dalla fonte.