



Ministero dei Trasporti

Roma,

28.11.2006

DIREZIONE GENERALE PER LA NAVIGAZIONE E
IL TRASPORTO MARITTIMO E INTERNO

DIVISIONE 4

SICUREZZA MARITTIMA E INTERNA
Viale dell'Arte, 16 - 00144 ROMA

MINFTRA - DNAVIG
REGISTRO UFFICIALE

Prot. n. 9832 USCITA

Classificazione: 046.01.31

VEDI ELENCO
INDIRIZZI ALLEGATO

CIRCOLARE n. 09/SM

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

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 decreto 271/99 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. 271/99 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. 271/99 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 direttiva 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 "specifiche tecniche" e 6.1.c "valutazione dei rischi" del d. lgs. 271/99) 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 decreto n. 271/99.

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 amatoriali, 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 specificata 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. 271/99 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. 271/1999 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 *Gazzetta Ufficiale* 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. 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 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. 271/99, come sostituito dall'articolo 3 del d. lgs. 108/2005, 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 decreto 108/2005 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. 1045/39 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, posseda 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. 196 con il quale sono state introdotte modifiche ed integrazioni al d. lgs. 626/94 "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. 626/94 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 DM 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. 271/99, 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 DM 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. 271/99 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. 271/99 continuano ad essere effettuate secondo l’organizzazione della vigilanza presente nella legge n. 1045/39. D’altra parte, si ritiene opportuno evidenziare che l’analisi dei verbali di visita tecnico-sanitaria ex legge 1045/39 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. 1045/39 sugli alloggi equipaggio, riportando contestualmente nello stesso verbale anche i risultati dei controlli effettuati per verificare la conformità ai requisiti previsti dal d. lgs. 271/99.

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. 271/99 possa essere redatto secondo il “modello ex 1045/39” integrato almeno dalle seguenti voci di controlli/verifiche, specifiche della 271/99:

- verifica della presenza a bordo della tabella sull’organizzazione del lavoro a bordo (rif. Art. 11 d. lgs. 271/99 come modificato dall’art. 3 d. lgs. 108/2005 – allegato 2 al d. lgs. 108/2005 – DM 10 ottobre 2005);
- verifica della presenza a bordo del registro dell’orario di lavoro a bordo (rif. art. 4 d. lgs. 108/2005 – allegato 2 al d. lgs. 108/2005 - DM 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. 271/99 - art. 6 d. lgs. 108/2005);
- verifica della nomina da parte dell’armatore del servizio di prevenzione e protezione (rif. art. 12 d. lgs. 271/99) e dei verbali redatti dallo stesso servizio nel corso delle riunioni periodiche previste (rif. art. 14 d. lgs. 271/99);
- verifica della nomina da parte dell’armatore del responsabile della sicurezza dell’ambiente di lavoro (rif. art. 12 d. lgs. 271/99);
- verifica della nomina del rappresentante alla sicurezza dell’ambiente di lavoro (rif. art. 16 d. lgs. 271/99);
- 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. 271/99);

- verifica della presenza a bordo del registro degli infortuni redatto secondo il modello approvato con D.D. 30 maggio 2000 (rif. art. 26 d.lgs. 271/99).

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 1045/39 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 decreto 271/99; 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)

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 direttiva 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.D. 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. 271/99);
- 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. 108/2005, 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. 271/99);

- d. obbligo da parte del servizio di prevenzione e protezione a bordo della nave di esaminare, congiuntamente al responsabile della sicurezza dell'ambiente di lavoro, i rapporti relativi ad infortuni dei marittimi verificatesi 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. 271/99);
 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. 271/99);
 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. 271/99) che nel Manuale di Gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro (rif. art. 17 d. lgs. 271/99);
- 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. 271/99).

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.

F.to Il DIRETTORE GENERALE
dott. Massimo PROVINCIALI

ALLEGATO 1 - NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Parte A. Normativa nazionale

- IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO MARITTIMO
- R.D.L. 14 dicembre 1933, n. 1773 convertito con legge 22 gennaio 1934, n. 244 ed integrato dalle disposizioni della legge 28 ottobre 1962, n. 1062 relativo all'accertamento dell'idoneità fisica della gente di mare;
- Legge 16 giugno 1939, n. 1045 inerente le condizioni di igiene ed abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali;
- Legge 2 agosto 1952, n. 1035 inerente la ratifica ed esecuzione della Convenzione I.L.O. n. 68 sul servizio di alimentazione a bordo della navi (S. O. alla G. U. n. 242 del 17 ottobre 1952);
- Legge 10 aprile 1981, n. 157 inerente ratifica ed esecuzione delle Convenzioni I.L.O. n. 109 concernente la durata dell'orario di lavoro a bordo e gli effettivi dell'equipaggio e n. 134 sulla prevenzione degli infortuni della gente di mare , n. 139 sulla prevenzione ed il controllo dei rischi professionali causati da sostanze ed agenti cancerogeni (S. O. alla G.U. n. 116 del 29 aprile 1981);
- Legge 10 aprile 1981, n. 158 inerente ratifica ed esecuzione delle Convenzioni I.L.O. n. 92 concernente gli alloggi dell'equipaggio a bordo (1949) e n. 133 sull'alloggio dell'equipaggio a bordo delle navi (disposizioni complementari) (1970) (S. O. alla G.U. n. 116 del 29 aprile 1981);
- Legge 10 aprile 1981, n. 159 inerente ratifica ed esecuzione della Convenzione I.L.O. n. 147 sulle norme minime da osservare sulle navi mercantili (S. O. alla G. U. n. 116 del 29 aprile 1981);
- D.I. Ministro della Sanità, di concerto con il M. della Marina Mercantile, 25 maggio 1988, n. 279 e successive modificazioni ed integrazioni recante disposizioni concernenti i medicinali, gli oggetti di medicatura e gli utensili di cui devono essere provviste le navi;
- D.Lgs. 17 agosto 1999, n. 298 inerente attuazione della direttiva 93/103/CE per le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca (G.U. n. 201 del 27 agosto 1999);
- D. Lgs. 27 maggio 2005, n. 108 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) (G.U. n. 145 del 24 giugno 2005);
- D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 187 Attuazione della direttiva 2002/44/CE sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti da vibrazioni meccaniche;

- Decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 10 ottobre 2005 – Attuazione della direttiva 1999/95/CE del Parlamento e del Consiglio del 13 dicembre 1999, concernente l'applicazione delle disposizioni relative all'orario di lavoro della gente di mare a bordo delle navi, che fanno scalo nei porti della Comunità (G.U. n. 266 del 15 novembre 2005);
- D. lgs. 10 aprile 2006, n. 195 Attuazione della direttiva 2003/10/CE relativa all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (rumore);

▪ SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA

- Legge 23 maggio 1980, n. 313 concernente adesione alla Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare, denominata Convenzione SOLAS, e successivi emendamenti ed integrazioni;
- D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 “Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare” (S. O. alla G. U. n. 17 del 22 gennaio 1992);
- D.M. Sanità del 20 agosto 1999 concernente ampliamento della normativa e delle metodologie tecniche per gli interventi di bonifica, ivi compresi quelli per rendere innocuo l'amianto, previsti dalla legge n. 257/92 (l'allegato 1 stabilisce normative e metodologie tecniche per la rimozione dei materiali contenenti amianto presenti a bordo di navi o unità equiparate);
- D.P.R. 6 ottobre 1999, n. 407 "Regolamento recante norme di attuazione delle direttive 96/98/CE e 98/85/CE relative all'equipaggiamento marittimo" e successive modificazioni;
- Legge 17 dicembre 1999, n. 511 concernente l'adesione della Repubblica italiana al protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca (Torremolinos 2 aprile 1993);
- D. Lgs. 18 dicembre 1999, n. 541 relativo ad attuazione delle direttive 97/70/CE e 99/19/CE in materia di sicurezza delle navi da pesca di lunghezza uguale o superiore ai 24 metri.

▪ FORMAZIONE DEL LAVORATORE MARITTIMO

Legge 21 novembre 1985, n. 739 “Adesione alla Convenzione del 1978 sulle norme per la formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, e sua esecuzione” (S.O. alla G.U. n. 295 del 16 dicembre 1985);

D.P.R. 9 maggio 2001, n. 324 "Regolamento di attuazione delle direttive 94/58/CE e 98/35/CE relative ai requisiti minimi di formazione della gente di mare" (S.O. alla G.U. n.187 del 13 agosto 2001);

D.P.R. 2 maggio 2006, n. 246 "Regolamento di attuazione delle direttive 2003/103/CE e 2005/23/CE che modificano la direttiva 2001/25/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare".
" (G.U. n.185 del 10 agosto 2006);

Parte B. Normativa internazionale e comunitaria

▪ SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE - IGIENE DEL LAVORO MARITTIMO E DEL LAVORO MARITTIMO

Dir. n. 92/29/CE del 31 marzo 1992 concernente le prescrizioni minime in materia di sicurezza e salute per promuovere una migliore assistenza medica a bordo delle navi;

Dir. n. 98/35/CE del 22 giugno 1998 che modifica la direttiva n. 94/58/CE del 22 novembre 1994 concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare;

Dir. 2001/25/CE del 4 aprile 2001 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e successive modifiche ed integrazioni;

Dir. n. 99/63/CE del 21 giugno 1999 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);

Dir. n. 99/95/CE del 13 dicembre 1999 concernente l'applicazione delle disposizioni relative all'orario di lavoro della gente di mare a bordo di navi che fanno scalo nei porti della Comunità;

Regolamento n. 336/2006/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 febbraio 2006 sull'attuazione nella Comunità del "Codice internazionale di Gestione della Sicurezza" e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio;

Convenzione I.L.O. n. 186 del 23 febbraio 2006 recante disposizioni in materia di lavoro a bordo delle navi;

Risoluzione IMO A.890 (21) del 25 novembre 1999 "Principi di sicurezza per l'equipaggio" come modificata dalla Risoluzione IMO A.955 (23) del 5 dicembre 2003;

Risoluzione IMO A.468 (XII) del 19 novembre 1981 "Norme relative ai livelli di rumore a bordo delle navi";

▪ FORMAZIONE DEL LAVORATORE MARITTIMO

Convenzione IMO STCW '78 sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta guardia per i marittimi, così come emendata dalla Convenzione STCW adottata a Londra il 7 luglio 1995.

ALLEGATO 2 - MODELLO DI VERBALE DI VISITA



MINISTERO DEI TRASPORTI

VERBALE DI ISPEZIONE

(rif. L. 1045/39 – D. lgs. 271/99 – D. lgs. 108/2005 – Conv. ILO nn. 92 e 133)

Igiene e Sicurezza dell'ambiente di lavoro a bordo delle navi

Data ISPEZIONE		PORTO		
Tipo e Nome Nave	Num. di matricola e Compartimento	TSL / GT	Tipo Navigazione	Anno costruzione
- ARMATORE: _____				
- TIPO DI LINEA: _____				
- TAB. ARMAMENTO: Uff. = Sottuff. = Comuni =				
tabella definitiva - Data: _____ D.M. n.				
tabella provvisoria - Data: _____ della CP di				
1. ORGANIZZAZIONE LAVORO A BORDO		CONTROLLI		
1. Tabella organizzazione del lavoro a bordo		1.		
2. Registro orario di lavoro e di riposo		2.		
3. Manuale gestione sicurezza lavoro		3.		
4. Registro infortuni (D.D. 30 maggio 2000)		4.		
5. Tabella di sicurezza della nave		5.		
6. Ruolo d'appello		6.		
2. SICUREZZA AMBIENTE DI LAVORO		CONTROLLI		
1. Piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro		1.		
2. Servizio di prevenzione e protezione		2.		
3. Responsabile alla sicurezza dell'ambiente di lavoro		3.		
4. Dispositivi di protezione individuale - DPI		4.		
5. Cambusa / cucina		5.		

3. IGIENE AMBIENTE DI LAVORO	CONTROLLI
1. Materiali isolamento/rivestimento 2. Alloggi Ufficiali e relativi locali igiene 3. Alloggi Sottufficiali e relativi locali igiene 4. Alloggi Comuni e relativi locali igiene 5. Servizio mensa 6. Ventilazione alloggi e locali di lavoro 7. Imp. di riscaldamento/condizionamento 8. Impianto elettrico 9. Illuminazione locali 10. Ambulatorio / Cabina isolamento 11. Infermeria e relativi locali igiene 12. Locali ricreativi 13. Trattamento sostanze alimentari - HACCP 14. Altro	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14.
Certificato di esenzione dalla derattizzazione	<i>(Luogo, data di rilascio e periodo di validità)</i>
Certificato cassetta medicinale	<i>(Luogo, data di rilascio e periodo di validità)</i>
Certificato casse acque potabili	<i>(Luogo, data di rilascio e periodo di validità)</i>
<u>NON CONFORMITA' / OSSERVAZIONI / PRESCRIZIONI</u>	
<p><i>(Inserire tutte le non conformità / osservazioni / prescrizioni riscontrate nel corso della visita e relative alle sezioni sopra evidenziate 1. Organizzazione del lavoro - 2. Sicurezza dell'ambiente di lavoro – 3. Igiene dell'ambiente di lavoro)</i></p>	