

Convegno Nazionale

“OLTRE LA RETE: Salute e sicurezza sul lavoro nella pesca professionale”



Molfetta, 28 settembre 2023

L'inquadrimento normativo in Italia per il comparto pesca



Le **problematiche infortunistiche** nel settore della pesca sono principalmente connesse con:

- **la tipologia di pesca esercitata** (Es. a traino-strascico, a posta, a circuizione);
- **le dimensioni, normalmente ridotte delle aziende;**
- **il sovrapporsi di molteplici ruoli per i singoli membri dell'equipaggio;**
- **l'insufficiente cultura della sicurezza e dell'igiene sul posto di lavoro.**



L'impresa di pesca spesso **non** esaurisce la propria attività in mare, coinvolgendo i soli **membri dell'equipaggio**, ma una parte delle attività sono svolte anche a terra;

- ❑ (scarico del pescato, mercati del pesce, approvvigionamento dei materiali e del ghiaccio, eventuali lavorazioni del pescato, etc), interessando anche personale di altre imprese (cantieri navali, elettricisti, manutentori in genere etc) od anche persone estranee sia a bordo (pesca turismo), **sia a terra** (passanti occasionali presenti alle varie operazioni lavorative);
- ❑ alcune **imprese** poi sono **dotate** di altre strutture a terra per la lavorazione e **conservazione del pesce**, come di propri mezzi di trasporto.

Cenni sulla normativa internazionale per la sicurezza a bordo delle unità da pesca

- **A livello comunitario**, l'unica **convenzione internazionale in materia di sicurezza della navigazione per le unità da pesca** è la **Convenzione di Torremolinos (1993)**, nella quale però restano esclusi i pescherecci sotto i 24 metri che costituiscono i due terzi della flotta nazionale.

Con il **D. Lgs n. 541 del 18 dicembre 1999** sono state recepite in ambito nazionale le direttive 97/190/CE e 199/19/CE le quali hanno **istituito un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri in applicazione alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1993.**

Nel **Decreto Legislativo**, si individuano le norme di:

- **progettazione e costruzione;**
- **equipaggiamento e di stabilità.**



Per tutte le altre imbarcazioni a **livello nazionale** si applica il **decreto legislativo 5 agosto 2002, n. 218** – *Regolamento di sicurezza per le navi abilitate alla pesca costiera* - che disciplina le norme di sicurezza da applicarsi alle navi che esercitano la **pesca costiera, ravvicinata e locale**;

Il **regolamento** disciplina gli equipaggiamenti marittimi e le dotazioni, impone:

- ✓ **l'obbligo della prova di stabilità sopra le 3 TSL** (Tonnellate di Stazza lorda);
- ✓ le **modalità di rilascio e rinnovo delle Certificazioni di sicurezza:**
 - **Certificato di navigabilità sopra le 25 TSL;**
 - **Annotazioni di Sicurezza sotto le 25 TSL.**

Quadro normativo nazionale sulla sicurezza a bordo delle unità da pesca.

In relazione **alla salute e sicurezza dei lavoratori marittimi**, l'Unione Europea ha emanato delle direttive generali che uniformano in tutta la Comunità le norme sulla sicurezza e sull'igiene sui posti di lavoro per quanto riguarda tutti i **settori lavorativi della pesca** in particolare la:

- **92/29/CE** (miglioramento assistenza medica a bordo delle navi);
- **92/103/CE** (misure contro l'introduzione nella CE di organismi nocivi ai vegetali);
- **93/103/CE** (relativa alle prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca).



Quadro normativo nazionale sulla sicurezza a bordo delle unità da pesca.

Ma il **settore lavorativo della pesca** coinvolge *costruttori di macchine, datori di lavoro, preposti e lavoratori, autorità competenti, medici del lavoro, ecc.*).

Il legislatore nazionale, specificatamente alla pesca ha emanato i seguenti Decreti stabilendone gli **adempimenti e le relative responsabilità.**



- **D.Lgs 27 luglio 1999 n. 271;** " *Adeguamento della **normativa di sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali**, a norma della legge 31 dicembre 1998 n. 485";*
- **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**".*
- **DM 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**".*

I PRINCIPALI ADEMPIMENTI del D.LGS 271/99



Il **Decreto** prende in esame le varie figure del sistema sicurezza a bordo delle **navi da pesca**:

- l'armatore;*
- il comandante;*
- il marinaio;*
- il responsabile del servizio prevenzione e protezione;*
- il rappresentante dei lavoratori alla sicurezza;*
- il medico competente)*

Dedica un'attenzione particolare alla formazione di tutti i soggetti della prevenzione.

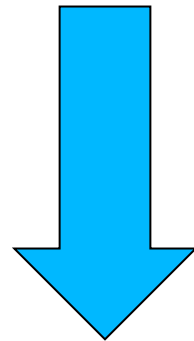
L'organizzazione del lavoro ed il livello tecnologico nel comparto della **pesca nazionale** sono caratterizzati da una straordinaria differenziazione che risulta evidente dalla comparazione con le altre **flotte pescherecce europee e mondiali**;

- si passa da **imprese multinazionali**, che impiegano navi fattoria con a bordo decine di uomini di equipaggio,
- ad imprese che esercitano la piccola pesca nelle quali gli uomini di equipaggio sono due e l'imbarcazione è inferiore **agli 8 metri**.

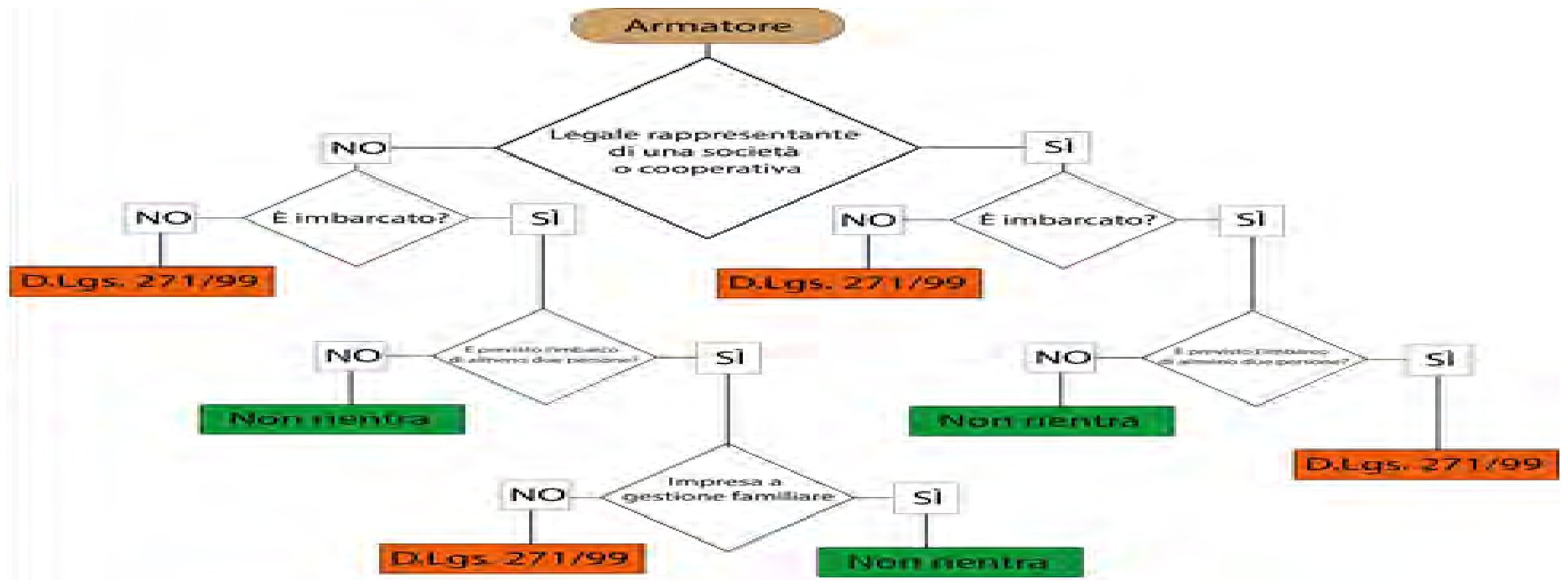
Prima cosa è verificare quante di esse rientrano nel campo di applicazione del **D.Lgs. 271/99** e, di queste, differenziare quelle che, per **organizzazione o dimensione**, sono soggette alla regolamentazione nella sua forma più estesa e restrittiva (**Lpp > 24 m o tabella minima di armamento > 6 uomini**).

Problemi e perplessità derivano, dall'estensione generalizzata del campo di applicazione del **D.lgs.271/99**, che dispone gli **stessi obblighi all'armatore di una grande compagnia di navigazione** ed al **proprietario di una piccola imbarcazione a motore**, di appena **8 Tonnellate di Stazza Lorda (TSL)**, che effettua la **pesca da posta entro le 12 miglia** dalla costa ed in **compagnia di un solo uomo di equipaggio**.

La coesistenza dei **tre decreti** legislativi, finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza e salute per la **gente di mare** che esercita **la pesca professionale** crea perplessità interpretative, specialmente tra **gli armatori** che sono i principali soggetti con obblighi di tutela, nonché problemi applicativi.



Flusso identificativo per l'individuazione del campo di applicazione



NON RIENTRANO

Navi da pesca sportiva
 Navi da pesca turismo con a bordo il solo comandante - armatore
 Navi da pesca con a bordo il solo comandante - armatore

RIENTRANO

Navi da pesca con a bordo il solo comandante socio di cooperativa armatrice
 Navi da pesca con a bordo l'armatore ed il solo comandante

L'armatore è, nella maggioranza dei casi, anche il **proprietario dell'imbarcazione**,

se non possiede i giusti **titoli professionali**, deve **arruolare il Comandante e/o il Direttore di Macchine**.

In molti casi, la proprietà è intestata ad una **società** che, come tale, ha un suo **legale rappresentante**.

Per svolgere l'attività di pesca **l'Armatore deve assumere il ruolo di imprenditore** a tutti gli effetti e, pertanto, **titolare di una «impresa di pesca»** (art.63 e seguenti del DPR 1639/68).

A tal fine, deve iscriversi nel **Registro delle imprese di pesca (RIP)** istituito presso la **Capitaneria di porto** nella cui giurisdizione ha sede l'impresa stessa; questo ***obbligo si estende a tutte le imprese, qualunque sia la loro dimensione, ed alle cooperative di pesca.***

Senza iscrizione, l'impresa che esercita la propria attività con navi **non può ottenere** la «**licenza di pesca**»:

Elemento giuridico essenziale per l'esistenza di una impresa di pesca è l'esercizio di una nave da pesca, cioè l'essere armatori di una nave da pesca.



Il **tipo di pesca** ed i **sistemi utilizzati dalle navi** nell'esercizio dell'attività **sono** fondamentali per la **valutazione dei rischi** in quanto da essi dipendono le **condizioni e le situazioni pericolose.**

In particolare:

- dal **tipo di pesca** dipendono i **livelli di rischio ambientali ed organizzativi;**
- mentre dal **sistema impiegato** dipendono i rischi infortunistici.

E' considerata **pesca marittima**, oltre a quella che si esercita in mare, la pesca nell'ambito del **demanio marittimo**.



La pesca professionale è suddivisa in:

- ❑ Piccola pesca che si esercita con barche **non** superiori alle 10 TSL;
- ❑ Pesca costiera locale che si esercita fino ad una distanza di 6 miglia dalla costa con navi fino a 30 TSL.

Se la nave è conforme alle **prescrizioni di sicurezza** per le navi abilitate alla **pesca costiera** ravvicinata (ex DM 22.06.82) si può richiedere l'autorizzazione all'esercizio dell'attività fino ad una distanza di **12 miglia** dalla costa (DM 19.04.2000);

- ❑ **Pesca costiera ravvicinata** che si esercita fino ad una distanza di **40 miglia** dalla costa con navi da pesca di categoria non inferiore alla terza (art.2, comma 1, Decreto 30.09.1994 reso esecutivo con la Legge 30 novembre 1994, n° 655);
- ❑ **Pesca mediterranea o d'altura** che si esercita nelle acque del mar Mediterraneo con navi non inferiori alle 30 TSL e con le dotazioni di sicurezza previste;
- ❑ **Pesca oceanica** che si effettua con navi di **prima categoria**.

Navi per la pesca professionale

II categoria : navi che per idoneità alla navigazione, per dotazione degli attrezzi di pesca e di sistemi per la **refrigerazione e la congelazione** dei prodotti della pesca, sono atte alla **pesca mediterranea**.

III categoria : navi che per idoneità alla navigazione costiera, per dotazione degli attrezzi di pesca, sono atte alla **pesca costiera ravvicinata**.

IV categoria: navi che per idoneità alla navigazione litoranea, per dotazione degli attrezzi di pesca, sono atte alla **pesca costiera locale**.

Un **documento di fondamentale importanza**, sia dal punto di vista **autorizzativo** che **organizzativo**, è la **tabella di armamento**, utile anche ai fini della **valutazione** del rispetto delle norme riguardanti gli **orari di lavoro**, emesso su ordinanza **dell'Autorità marittima** e variabile da **circondario a circondario**.



Il documento ha la funzione di:

- ❑ **identificare il numero minimo degli uomini di equipaggio;**
- ❑ oltre agli **obblighi** meramente procedurali per il rilascio del ***Certificato di sicurezza del luogo di lavoro a bordo***, la magnitudo dei rischi collettivi nonché il carico di lavoro.

Ai soli fini **dell'impresa di navigazione,**
l'esame della licenza e del ruolino di
equipaggio permette di identificare:

- il **proprietario;**
- l'**armatore;**
- gli **uomini di equipaggio;**

Tutti i soggetti chiamati in causa anche per la
gestione della sicurezza integrata a quella
dell'impresa di pesca.

Per quanto attiene la **tutela dei lavoratori marittimi (D.Lgs.271/99)** e mutuando l'espressione del **Titolo III** del Codice della Navigazione, **l'armatore** è colui che ha la responsabilità per l'esercizio dell'«**impresa di navigazione**», indipendentemente dalla specie di servizio espletato (pesca, trasporto passeggeri, trasporto merci, etc.), o è **il titolare del rapporto di lavoro con l'equipaggio**.

L'**armatore**, in qualità di imprenditore, deve organizzare la propria attività con

□ **l'obbligo di tutelare l'integrità fisica dei prestatori d'opera facenti parte dell'equipaggio**, i quali svolgono la loro attività lavorativa a bordo a qualsiasi titolo.

Quando **l'armatore diventa** anche **responsabile di una «impresa di pesca»**, societaria o individuale, egli assume il ruolo di «imprenditore» a tutti gli effetti.



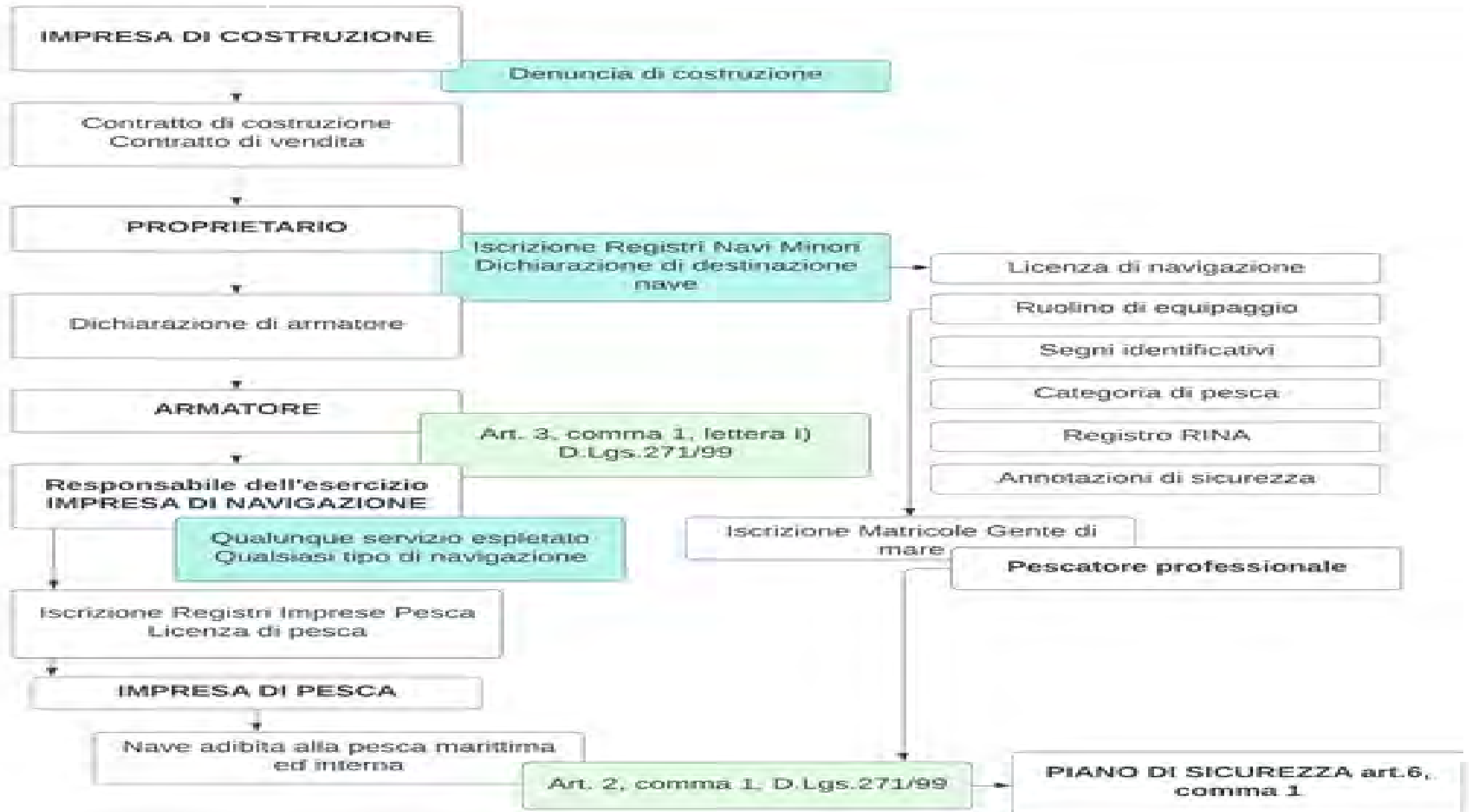
Le **imprese di pesca professionali** sono classificabili allo stesso modo di quelle ***armatoriali***:

- ❖ **Imprese individuali;**
- ❖ **Societarie;**
- ❖ **Cooperativistiche.**

Una volta identificato il **«soggetto»** armatore (nominativo singolo, delegato o legale rappresentante di società o cooperative), l'individuazione dell'estensione del campo di applicazione del **D.Lgs.271/99** dipende soltanto dalla **effettiva presenza a bordo di lavoratori marittimi.**

Quando i **pescatori autonomi** si associano in cooperative che assumono la responsabilità di gestire le singole imbarcazioni (Soc. COOP. Armatrice), gli **obblighi penali indelegabili** spettano ai legali rappresentanti delle **cooperative stesse**, i quali, in forza **dell'art.6, c.6, del D.Lgs.271/99**, possono delegare i **singoli comandanti-soci** soltanto quando la **tabella di armamento** prevede la presenza a bordo di altri **pescatori professionali**.

Campo di applicazione nel settore della pesca



Compiti dei soggetti interessati alla sicurezza



ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA SICUREZZA A BORDO DELLA NAVI DA PESCA.

L'Armatore non sempre è imbarcato o, se lo è, non coincide sempre con il comandante; questo comporta il verificarsi di **due situazioni tipiche dalle quali discendono in cascata** gli obblighi legislativi (artt. 6 e 7 del D.Lgs.271/99) in materia di sicurezza sul lavoro:

1. Armatore imbarcato;

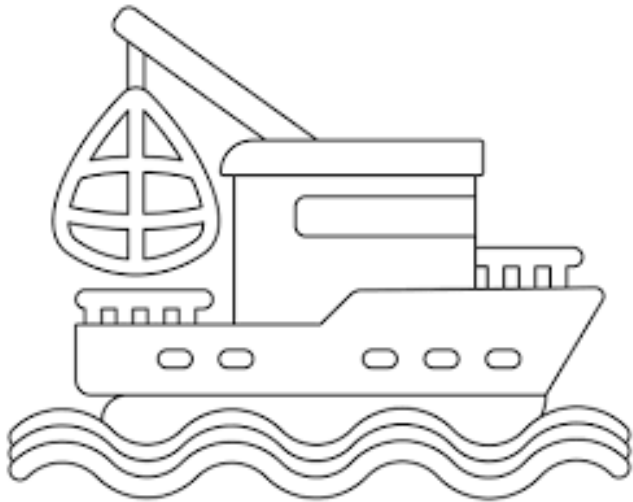
2. Armatore non imbarcato.

Se l'Armatore **è imbarcato** i suoi obblighi all'art.6 del D.Lgs.271/99 sono legati al:

- ❑ **tipo di licenza di pesca;**
- ❑ **numero di uomini di equipaggio** previsto dalla tabella minima di armamento, di cui fa parte il Comandante (stabilita con **Ordinanza dell'Autorità Marittima**).

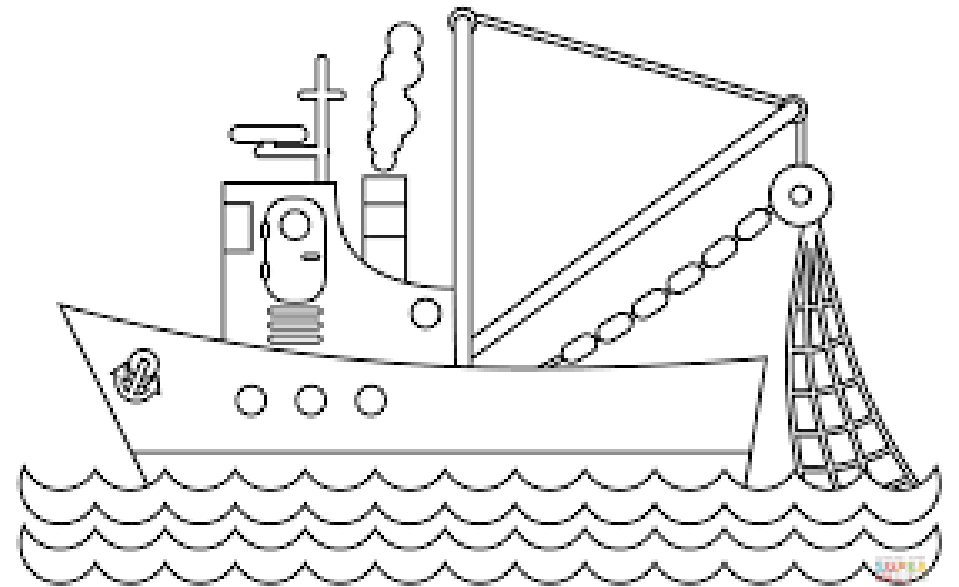


L'Armatore **nomina il Comandante** (art. 273 del Codice della Navigazione) ed arruola gli uomini di equipaggio che devono essere iscritti nelle matricole della **gente di mare (di 1° o 3° categoria)**.



L'ARMATORE

Se l'attività è esercitata **dal solo comandante – motorista (pesca costiera locale)**, **non si rende** necessario assolvere agli obblighi di cui all'art.6 del D.Lgs.271/99.



Se l'Armatoro **non è imbarcato** il legale rappresentante dell'impresa di pesca (non solo proprietario ma anche titolare della licenza di pesca) **deve assolvere** agli obblighi di cui **all'art.6 del Dlgs 271/99** e deve **delegare il comandante per alcune funzioni in materia di sicurezza: delega funzionale**:

1. scritta;

2. specifica;

3. a persona competente, sulla quale non ingerire "contra legem";

4. con poteri di spesa.

Nell'individuare gli oggetti di tutela, occorre sempre tenere conto della **realtà organizzativa e costitutiva delle imprese di pesca** che in gran parte sono formate da società, dove i soci lavoratori svolgono anche il ruolo di comandante e motorista o, a volte, lo stesso legale rappresentante svolge **mansioni di marinaio** in quanto privo dei requisiti professionali necessari per governare l'imbarcazione.



Il **responsabile dell'esercizio di «impresa di navigazione e di pesca»** deve assolvere una serie di **compiti organizzativi e gestionali**, finalizzati ad ottenere il:

❑ **Certificato di sicurezza dell'ambiente di lavoro da parte della Autorità marittima**, con il nulla osta del Ministero qualora le imbarcazioni superino i **24 metri di lunghezza f.t.**;



con l'obiettivo fondamentale

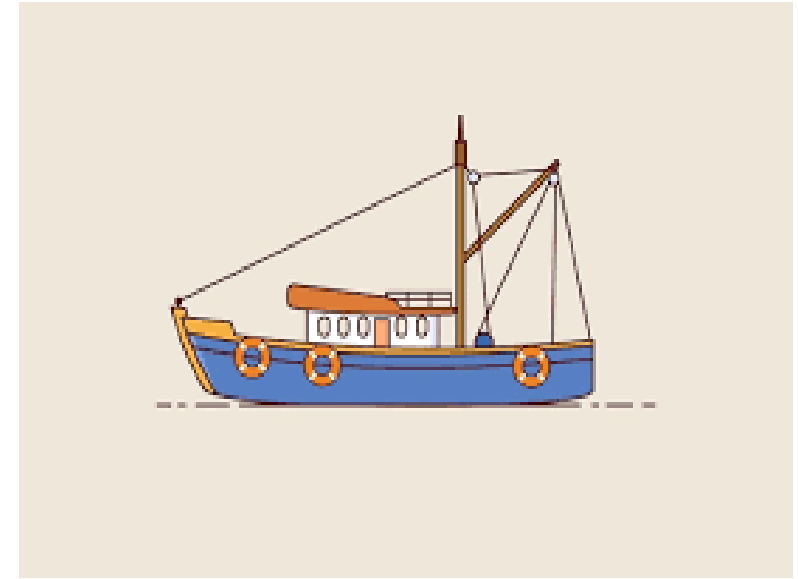
✓ il mantenimento delle condizioni di igiene e sicurezza dell'ambiente di **lavoro a bordo controllate** preventivamente, anche attraverso **visite informali e preliminari**, da parte della **Commissione territoriale per la prevenzione degli infortuni, igiene e sicurezza** (art. 31 del D.Lgs 271/99).

Una volta assegnato il **Certificato di sicurezza da parte della Autorità marittima** a seguito della visita effettuata dalla suddetta Commissione, le condizioni di sicurezza a bordo **non** possono più essere modificate se **non** previa autorizzazione:

- **dell’Autorità Marittima**, sentita la **Azienda USL competente** per territorio.



La **gerarchia di bordo** stabilita dal **Codice della Navigazione**, assegna preventivamente competenze specifiche, ai fini della sicurezza per la navigazione, ai vari componenti dell'equipaggio (*tutti gli uomini imbarcati incluso il comandante*) i quali, però, operano sempre secondo le **linee impartite dal comandante**, essendo questi il **"responsabile"** della **direzione nautica e "rappresentante"** dell'armatore.



Particolare attenzione occorre prestare quando si usa il termine “**personale marittimo**” in quanto esso non si estende soltanto ai **pescatori** ma riguarda anche i **tecnici delle costruzioni navali e gli addetti ai servizi dei porti (art.14 c.n)**.

Il **lavoratore marittimo** che si vuole imbarcare deve iscriversi in **matricole della gente di mare**, tenute da tutti gli uffici di compartimento e di circondario.

La gente di mare si divide in tre categorie:

1° Categoria – Personale di stato maggiore e di bassa forza:

- Addetto ai servizi di coperta
- Addetto ai servizi di macchina;
- Addetto ai servizi tecnici di bordo

2° Categoria – Personale addetto ai servizi complementari di bordo

3° Categoria – Personale addetto al:

- traffico locale
- pesca costiera



La **gente di mare** è munita di un **libretto di navigazione** che è l'unico documento che abilita alla professione marittima (per la **3° categoria** *l'abilitazione è limitata* esclusivamente alla **pesca costiera**).

Il **libretto di navigazione** è rilasciato dal capo dell'ufficio di iscrizione ed è da questi consegnato, all'atto del **primo imbarco dell'iscritto**, direttamente al comandante.

L'Armatore ha i seguenti obblighi:

- ☐ valutare i rischi per la salute e sicurezza;**
- ☐ predisporre il piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro.**

Nell'ambito delle rispettive attribuzioni, **l'armatore ed il Comandante**, sono obbligati a:

- designare il Responsabile (RSPP) e degli addetti del SPP;**
- designare il Medico Competente;**
- organizzare il lavoro a bordo, in modo da ridurre al minimo i fattori di fatica e verificare il rispetto della durata del lavoro;**
- informare i lavoratori dei rischi specifici e fornire gli adeguati DPI;**
- limitare al minimo il numero di lavoratori esposti ad agenti tossici e nocivi e garantire le condizioni di efficienza nell'ambiente di lavoro;**
- formare e addestrare il personale sui rischi e sulle misure per il loro controllo.**

Per il **Codice della Navigazione** (art. 321) la Gerarchia di bordo delle navi marittime mette **all'apice** dei componenti dell'equipaggio marittimo **il COMANDANTE**.

Per poter assumere il comando della nave il comandante firma la convenzione di arruolamento con l'armatore e da tale contratto nasce tra i due il rapporto di lavoro con carattere privatistico.



I suoi obblighi principali ai sensi dell'art. **7 del D.lgs 271/99** sono:

- ❑ ***possedere un titolo professionale che abilita al comando;***
- ❑ ***emettere procedure ed istruzioni per l'equipaggio relative all'igiene, salute e sicurezza;***
- ❑ ***designare, tra i componenti dell'equipaggio, i lavoratori incaricati nelle situazioni di emergenza;***
- ❑ ***informare l'armatore ed il rappresentante alla sicurezza in casi di eventi non prevedibili o incidenti;***
- ❑ ***segnalare all'armatore le deficienze compromettenti l'igiene, la salute e la sicurezza.***

Il **Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP)** è **designato dall'Armatore** mentre i componenti del Servizio stesso, possono essere designati dall'Armatore o dal Comandante.

- ❑ Nel **D.Lgs. 271/99 non è previsto** che l'armatore **possa nominarsi RSPP**.

L'Armatore può nominare quale **RSPP il Comandante dell'imbarcazione**.

- ❑ Per unità adibite alla pesca di **lunghezza inferiore < ai 24 metri** o con equipaggio fino a **6 unità**, il **RSPP** ed i componenti dell'SPP possono appartenere alla **struttura armatoriale di terra**.

Resta **l'obbligo di nominare un RSPP a bordo per imbarcazioni di lunghezza superiore ai 24 metri f.t. e con più di sei uomini d'equipaggio**.



Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS)

E' **eletto** direttamente dai **lavoratori marittimi all'interno del peschereccio**.

Per imbarcazioni **inferiori ai 24 metri** o con equipaggio **fino a 6 unità**, il RLS può essere eletto nell'ambito del personale appartenente alla struttura **armatoriale di terra**.



Il **lavoratore marittimo**, qualsiasi persona facente parte dell'equipaggio che svolge, a qualsiasi **titolo**, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave o unità mercantile o di una nave da pesca.

I **suoi obblighi** sono quelle di osservare le misure disposte dall'armatore e dal comandante della nave;

- **Non compiere operazioni di propria iniziativa;**
- **Utilizzare correttamente i DPI e le attrezzature di lavoro;**
- **Segnalare al comandante o all'RSPP le deficienze eventuali dei dispositivi e dei mezzi di protezione;**
- **Sottoporsi ai controlli sanitari.**

Sorveglianza Sanitaria

Il **sistema delle visite mediche**, risulta quanto mai complesso ed **obbliga il lavoratore marittimo** a sottoporsi ad accertamenti sanitari ripetuti spesso in un arco di tempo breve in relazione all'elevato **turn over** che caratterizza questo particolare lavoro.

La **visita biennale** è stata sostituita dalla visita del **medico competente** (**art.23 D.Lgs.271/99**) mentre rimane **obbligatoria la visita preventiva** d'imbarco che deve accertare **l'idoneità** della persona da arruolare in rapporto al servizio cui deve essere adibita.



Riunione Periodica

L'**armatore**, tramite il **servizio di prevenzione e protezione**, deve convocare, **almeno una volta all'anno**, una riunione (**art. 14 del D.Lgs 271/99**) alla quale partecipano il comandante della nave, il **responsabile della sicurezza dell'ambiente di lavoro e il RLS**; è previsto che copia del verbale venga affissa a bordo per conoscenza di tutto l'equipaggio.

Al fine di verificare:

- ***Le misure di igiene e sicurezza previste a bordo;***
- ***Idoneità dei mezzi di protezione individuali previsti a bordo;***
- ***I programmi di informazione e formazione dei lavoratori marittimi;***
- ***Eventuali variazioni, rispetto alle normali condizioni di esercizio dell'Unità, delle situazioni di esposizione del lavoratore a fattori di rischio.***

L'esistenza della **struttura di terra** permette di:

□ ***superare le difficoltà anche formali di sovrapposizione di ruoli***, derivanti dalla scarsità delle risorse umane in equipaggi limitati (4-6 lavoratori)

□ ***facilitare il dialogo fra armatori e organi di vigilanza***

□ ***organizzare una gestione integrata di alcune funzioni*** (informazione, formazione, individuazione di azioni preventive e protettive, raccolta di dati su infortuni e patologie legate al lavoro) con garanzia di omogeneità su tutte le imbarcazioni associate

□ ***essere punto di riferimento concreto a servizio di tutta la categoria*** inserendosi facilmente nel modello organizzativo dell'associazionismo già esistente

□ ***assicurare più facilmente risorse professionalmente adeguate con costi sostenibili.***

Piano di sicurezza

Il **piano di sicurezza** è composto da **tre sezioni**;

- ❑ **“sezione grafica”** dell'imbarcazione;
- ❑ **“specificata tecnica”**; entrambe queste parti sono redatte da **ingegneri navali** (personale tecnico delle costruzioni navali di cui all'art. 117 del Codice della Navigazione ed all'art. 275 del relativo regolamento d'attuazione);
- ❑ La terza parte del “piano di sicurezza” è **costituita dalla valutazione dei rischi.**

La parte relativa alla valutazione dei rischi durante l'attività lavorativa, dovrà possedere almeno alcune caratteristiche che garantiscano **un percorso logico ai fini della sicurezza, utilità e tutela del lavoratore:**

□ Esaminare l'imbarcazione come luogo frequentato dal pescatore e non solo come "bene viaggiante";

□ Focalizzare le interazioni che si creano fra uomo/posto di lavoro/attrezzatura agente fisico/movimento;

□ Personalizzata e congruente alla tipologia di pesca che si svolge sull'imbarcazione;

□ Chiara nella descrizione ed allestimento dei locali, delle apparecchiature, dei macchinari e degli impianti;

□ Puntuale nell'individuazione delle mansioni in relazione alle varie aree e postazioni lavorative;

□ Esaustivo nell'elenco dei fattori di rischio presenti e nell'identificazione dei lavoratori esposti;

□ Identificazione dei rischi residui;

□ Programma delle misure di prevenzione e di miglioramento con i tempi previsti per l'attuazione.



Nel D.Lgs. 271/99 **non** è contemplata una prescrizione analoga al D.Lgs 81/08 sanzionato penalmente, e, pertanto, **non è previsto** che **il documento di valutazione dei rischi sia firmato per presa visione dal MC e dal RSPP** .

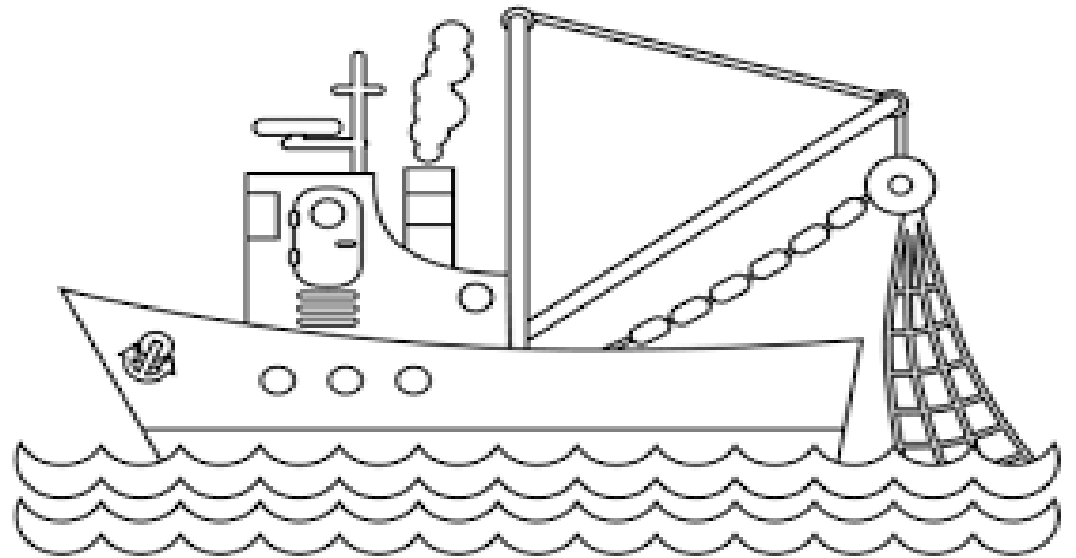
Il piano di sicurezza deve quindi essere uno strumento operativo che fornisca indicazioni a chi lo utilizza, il più possibile semplice, facilmente leggibile, rispondente al tipo di pesca effettuato dall' imbarcazione considerata.

I PRINCIPALI ADEMPIMENTI del D.LGS 298/99



Il **Decreto Legislativo 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”** che, rimandando alle disposizioni del D.Lgs. 271/1999, **detta** disposizioni specifiche sugli:

- **obblighi di armatori;**
- **sui requisiti di sicurezza;**
- **sulla informazione e formazione dei marittimi.**



Il **D.lgs. 298** distingue il campo di applicazione in **due** tematiche differenti:

- **misure di sicurezza da adottare sulle navi di nuova progettazione e costruzione;**
- **imbarcazioni già esistenti al momento dell'entrata in vigore della normativa.**



Il Decreto è costituito da **quattro allegati**;

- nei **primi due**, vengono definite le **caratteristiche tecniche ed i requisiti di sicurezza che l'armatore**, deve adottare nei confronti:
 - delle **imbarcazioni di nuova progettazione** (all.I);
 - di **quelle preesistenti** (all.II).

Le misure relative sono le seguenti:

- 1. Navigabilità e stabilità;**
- 2. Impianto meccanico ed elettrico;**
- 3. Impianto di radio comunicazione;**
- 4. Vie e uscite di sicurezza;**
- 5. Rilevazione incendio e lotta antincendio;**
- 6. Aerazione dei posti di lavoro chiusi;**
- 7. Temperatura dei locali;**
- 8. Illuminazione naturale e artificiale dei posti di lavoro;**
- 9. Pavimenti, pareti e soffitti;**
- 10. Porte;**
- 11. Vie di circolazione – Zone di pericolo;**
- 12. Struttura dei posti di lavoro;**
- 13. Alloggi;**
- 14. Impianti sanitari;**
- 15. Pronto soccorso;**
- 16. Scale e passerelle d'imbarco;**
- 17. Rumore.**



Negli altri **due allegati** del Decreto vengono:

- **prescrizioni in materia di formazione ed informazione**, di addestramento dei lavoratori e gli obblighi di manutenzione periodica dei dispositivi salvavita (all. III);
- **linee guida generali in termini di adozione dei DPI** (all. IV).

Considerazioni

La **mancata emanazione dei Decreti legislativi** necessari a consentire il **coordinamento e l'armonizzazione** della disciplina prevista dal D.Lgs. 81/08 (rif. art.3 commi 2 e 3) con la normativa sulla salute e sicurezza in ambito portuale, marittimo e della pesca di cui ai Decreti Legislativi 271, 272 e 298 del 1999, **continua a creare molte contrapposizioni interpretative**, operative e di ruolo tra i diversi attori istituzionali coinvolti e un diverso livello di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori in tali ambiti.

Tutto ciò, nel **delicato comparto marittimo-portuale**, rappresenta una **grave lacuna normativa** che, a quasi 15 anni dalla promulgazione del D.lgs. 81/08 **necessita con urgenza di essere risolta.**

Per questo è auspicabile che anche il **Coordinamento Tecnico delle Regioni**, si renda propositivo nei confronti dei **Ministeri** competenti, in modo tale da poter al più presto riprendere i tavoli per **l'emanazione dei citati decreti di coordinamento ed armonizzazione.**



Linea di indirizzo regionale sulla pesca costiera artigianale

La Regione Toscana con il Decreto Dirigenziale n. 16442 del 28/07/2023 ha approvato delle "***Linee di indirizzo regionale sulla pesca costiera artigianale***" con il quale si intende fornire alle imprese un ***supporto qualificato per la redazione di piani di miglioramento per la salute e sicurezza dei lavoratori.***



Il riconoscimento delle specificità delle attività di **piccola pesca costiera artigianale**, nel loro complesso fortemente assimilabile alle **piccole e micro imprese del sistema produttivo** e il dimensionamento dispositivo dei Decreti Legislativi vigenti troppo esposto verso le imbarcazioni di maggiore tonnellaggio e dimensione, potenza motore, capacità di navigazione e sistemi di pesca, al punto da risultare **spesso inapplicabile** nelle imbarcazioni che operano entro le 3 miglia dalla fascia costiera, rende necessaria una riparametrazione, magari applicando a questa tipologia di imbarcazioni, il cui equipaggio è formato da non più di due persone, le cosiddette “**Procedure standardizzate**”, di cui al Decreto Interministeriale del 30 novembre 2012, ai sensi dell'articolo 29 del D.Lgs 81/2008.

Per **pesca costiera artigianale** si intende, “*la pesca praticata da pescherecci di lunghezza fuori tutto inferiore a **12 metri** che non utilizzano gli attrezzi da pesca trainati elencati nella tabella 3 dell’allegato I del regolamento (CE) n. 26/2004 della Commissione” successivamente modificato dal Reg. UE n.1799/2006.*



La tutela della salute e sicurezza sul lavoro nella **Piccola Pesca Costiera Artigianale**, **non** può prescindere dal pensare ad un **progetto di riconversione** delle attività di pesca, di:

- ❑ **innovazione dei mezzi** e delle attrezzature;
- ❑ **vigilanza e controllo** moderni da parte dell'armatore, sia rispetto alle catture sia al loro trattamento igienico sanitario a bordo;
- ❑ **misure di prevenzione e protezione** delle malattie professionali e degli infortuni.

**ASL TOSCANA NORDOVEST
DIPARTIMENTO DELLA PREVENZIONE
U.F Prevenzione Igiene e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro**



Dr. Alessandro Piacquadio