

**RAPPORTO DEL GOVERNO ITALIANO SULL'APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE N. 152/1979 SU SALUTE E SICUREZZA NELLE OPERAZIONI PORTUALI**  
**Anno 2017**

In merito all'applicazione, nella legislazione e nella pratica, della Convenzione in esame, si forniscono le risposte, relative alle domande di cui all'articolato, nonché le informazioni richieste dalla Commissione di esperti nella domanda diretta.

In via preliminare, ad integrazione della normativa, precedentemente indicata e per effetto della quale le disposizioni della Convenzione in oggetto trovano applicazione, si cita, di seguito, quella emanata successivamente all'invio dell'ultimo rapporto (2012):

- **Decreto legislativo 4 agosto 2016 n. n. 169**, recante la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge n. 84/1994;
- **Legge 28 gennaio 1994, n. 84**, coordinata con le successive modifiche normative - Riordino della legislazione in materia portuale;
- **Circolare n. 9/2013** – contenente chiarimenti sul D.M. 11 aprile 2011, concernente la *“Disciplina delle modalità di effettuazione delle verifiche periodiche di cui all'All. VII del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché i criteri per l'abilitazione dei soggetti di cui all'art. 71, comma 13, del medesimo decreto legislativo”*;
- **Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei lavoratori dei porti**, sottoscritto il 15 dicembre 2013, con validità dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2018.

## **PARTE I – CAMPO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI**

### **Articolo 1**

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale, come noto, disciplina l'ordinamento e le attività portuali e detta talune prescrizioni sul lavoro dei portuali anche in tema di previdenza, salute e sicurezza dei lavoratori (*All. n. 1*).

Tale legge è stata recentemente modificata, a seguito dell'emanazione del decreto legislativo **4 agosto 2016 n. 169**, entrato in vigore il 15 settembre 2016, *recante la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84*, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n.124 (legge delega).

Con il d.lgs n.169/2016, si è sostanzialmente provveduto, attraverso un corposo intervento di modifica, ad aggiornare l'ordinamento e le attività portuali, in una logica di semplificazione e di efficienza del sistema portuale antecedente, prevedendo, innanzitutto, l'istituzione di 15 Autorità di Sistema Portuale, cosiddette AdSP (articolo 2 del decreto di modifica all'art. 2 della legge n. 84/1994), in cui far confluire le 24 Autorità Portuali, con competenza territoriale sui porti specificati nell'Allegato A del medesimo decreto.

Per ulteriori approfondimenti, si rimanda al testo completo del decreto allegato al rapporto (*All. n. 9*).

Tanto premesso, occorre ricordare, per ciò che rileva in riferimento alla Convenzione in esame, che, in forza del disposto contenuto nell'originaria legge n. 84/1994, in particolare nell'articolo

24, comma 3<sup>1</sup>, è stato emanato il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 - contenente *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*" (All. n. 2) - al preciso scopo di attuare le disposizioni contenute nella Convenzione in esame.

Questa normativa "speciale" risponde al bisogno di assicurare nel miglior modo possibile la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali dei lavoratori portuali.

La specialità della disciplina consente, infatti, di determinare gli obblighi e le responsabilità specifiche dei datori di lavoro e dei lavoratori in relazione alla valutazione dei rischi specifici, di definire criteri relativi all'organizzazione del sistema di prevenzione e protezione della salute e della sicurezza più idonei alla tutela dei lavoratori, nonché di individuare le misure di sicurezza, proprie del settore in esame.

Per quanto non disciplinato specificamente dal d.lgs n. 272/99, si applicano al lavoro portuale le disposizioni di portata generale contenute, in particolare, nella normativa di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81 (Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro) e successive modifiche, riguardante il miglioramento della sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro (All. n. 6).

In attesa che si definisca il processo di armonizzazione e coordinamento delle disposizioni contenute nei due decreti (272/1999 e 81/2008), la normativa sopra richiamata costituisce la disciplina fondamentale nella materia oggetto della Convenzione 152.

Con riferimento alle definizioni, specificamente richiamate nell'art. 1 della Convenzione, si rimanda all'articolo 3, comma 1, d.lgs 272/1999, che così recita:

- a) operazioni e servizi portuali: operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale, operazioni complementari ed accessorie svolte nell'ambito portuale;
- b) operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione navale: qualsiasi operazione di manutenzione, riparazione e trasformazione effettuata su navi in armamento o in disarmo ormeggiate o ancorate in ambito portuale.

Tali definizioni erano già contenute nella legge n.84/1994, all'articolo 16, comma 1.

Più specificamente, ai sensi dell'articolo 2, comma 1 del decreto ministeriale n. 132/2001 (All. n.3) sono "servizi portuali" *le attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, da rendersi su richiesta di soggetti autorizzati allo svolgimento anche in autoproduzione delle operazioni portuali*.

Mentre per la definizione di ciclo delle operazioni portuali si rimanda al comma 2 del precitato articolo.

In ogni caso, va precisato che le predette definizioni riguardano operazioni e servizi resi alle sole navi che effettuano navigazione marittima.

I portuali sono i lavoratori adibiti allo svolgimento delle predette operazioni, inseriti nell'organico delle imprese operanti nei porti.

L'espletamento di tali attività è soggetto ad autorizzazione, rilasciata dall'Autorità portuale (ora AdSP) o, laddove non istituita, dall'Autorità marittima, sulla base dei requisiti stabiliti dall'articolo 3 del Regolamento recato dal decreto ministeriale 31 marzo 1995, n. 585, diretti ad accertare la capacità finanziaria, tecnico-organizzativa e gestionale delle imprese interessate.

---

<sup>1</sup> Al fine di assicurare l'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 152, ratificata ai sensi della legge 19 novembre 1984, n. 862, nonché di dare attuazione alle direttive comunitarie in materia, il Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, è autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale ed il Ministro della sanità, un regolamento contenente le disposizioni in materia di sicurezza e di igiene del lavoro applicabili alle operazioni portuali ed alle operazioni di riparazione, trasformazione e manutenzione navale svolte negli ambiti portuali.

Il metodo della consultazione e, in molti casi, della concertazione con le organizzazioni sindacali di categoria, sia dei lavoratori che dei datori di lavoro, è stato sempre praticato, anche nelle diverse fasi che hanno preceduto l'approvazione della legge di riforma dell'ordinamento portuale italiano (la legge n. 84/1994 e successive modifiche) e, in particolare, nella elaborazione delle definizioni sopraindicate – che non si discostano dalla previgente normativa – nonché nella predisposizione dei diversi provvedimenti attuativi della riforma stessa.

Per l'eventuale modifica di tali definizioni non è prevista alcuna specifica procedura, ma poiché esse sono definite per legge, le relative modifiche non possono che essere apportate con lo stesso strumento normativo.

La partecipazione delle rappresentanze dei lavoratori è, inoltre, assicurata in apposite *Commissioni consultive* (articolo 15 della legge n. 84/1994, come modificato dal d.lgs n.169/2016), chiamate ad esprimere il proprio parere oltre che in ordine a rilascio, sospensione o revoca delle autorizzazioni e delle concessioni di cui agli articoli 16 e 18 della legge n. 84/94, anche in materia di organizzazione del lavoro in porto, di organici delle imprese, di avviamento della manodopera, di formazione professionale dei lavoratori.

## **Articolo 2**

In materia di operazioni e servizi portuali, come sopra definiti, la predetta normativa specifica di settore non prevede deroghe all'applicazione delle disposizioni contenute nella Convenzione, in funzione del tonnellaggio delle navi o della irregolarità dei traffici.

## **Articolo 3**

Il legislatore nazionale ha inteso armonizzare le definizioni delle varie figure deputate alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, così come previsto dall'articolo 2, comma 1 (Definizioni) del decreto legislativo n. 81/2008 e successive modificazioni.

-*Lett. a)* della Convenzione - Per la nozione di lavoratore, rileva la definizione generale, contenuta nell'articolo 2, comma 1, lett. a), secondo cui il lavoratore, ai fini e agli effetti delle disposizioni del d.lgs n.81/2008, va inteso come *“la persona che, indipendentemente dalla tipologia contrattuale, svolge un'attività lavorativa nell'ambito dell'organizzazione di un datore di lavoro pubblico o privato, con o senza retribuzione, anche al solo fine di apprendere un mestiere, un'arte o una professione, esclusi gli addetti ai servizi domestici e familiari”*.

Nella fattispecie in esame, come specificato, in relazione all'art. 1 della Convenzione, i “portuali” sono definiti i *lavoratori adibiti allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, inseriti nell'organico delle imprese operanti nei porti*.

-*Lettere b), c), d)* - le espressioni di persona competente, persona responsabile e persona autorizzata sono ben rappresentate dalle definizioni di dirigente e preposto, riportate, rispettivamente, alla lettera *d)* ed *e)* del primo comma dell'articolo 2 del Decreto citato, che possono essere associate alle definizioni della Convenzione n. 152 a seconda delle mansioni assegnate.

-*Lett. e)* - l'espressione apparecchio di sollevamento, come già riferito nel precedente rapporto non esiste attualmente nell'ordinamento italiano, ma tale locuzione, è rinvenibile nelle norme tecniche UNI-ISO 4306 del 2010, che definiscono un apparecchio di sollevamento come un apparecchio a funzionamento discontinuo, destinato a sollevare e manovrare nello spazio carichi sospesi mediante gancio o altri organi di presa. (in All. VII, TU 81/2008).

Rispetto a quanto comunicato nel precedente rapporto su un'eventuale modifica dell'allegato VII del d.lgs n.81, in relazione alla definizione di *apparecchio di sollevamento*, occorre evidenziare che, al momento, non è ancora intervenuta alcuna variazione in tal senso.

-*Lett. f)* - per la definizione di accessori di operazioni portuali, occorre riferirsi a quella generale di cui all'articolo 2, comma 2, *lett.d)* del decreto legislativo 2 gennaio 2010 n. 17 (Attuazione della

direttiva 2006/42/CE, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE relativa agli accessori – “Direttiva macchine” (All. n. 7), di seguito riportata:

*«accessori di sollevamento» - componenti o attrezzi non collegate alle macchine per il sollevamento, che consentono la presa del carico, disposti tra la macchina e il carico oppure sul carico stesso, oppure destinati a divenire parte integrante del carico e ad essere immessi sul mercato separatamente; anche le imbracature e le loro componenti sono considerate accessori di sollevamento;*

-Lett. g) - è richiamato il termine accesso, rinvenibile nel T.U. 81, Allegato IV, punto 1.5 del decreto legislativo n. 81/08, dove si indicano tutte le caratteristiche che devono avere i luoghi di lavoro per quanto attiene alle vie di uscita di sicurezza e di emergenza;

-Lett. h) - si riferisce della definizione di nave, riportata nell’articolo 3, *lettera a* (Definizioni), del decreto legislativo del 27 luglio 1999 n. 271, dove per nave si intende “qualsiasi costruzione adibita per fini commerciali, al trasporto marittimo di merci o passeggeri, alla pesca o qualsiasi altro fine di natura commerciale”.

## **PARTE II - DISPOSIZIONI GENERALI**

### **Articolo 4**

Il rispetto delle previsioni contenute nel presente articolo della Convenzione è garantito dalla normativa di carattere tecnico contenuta nel d.lgs n. 272/1999 – Titolo I - e, per quanto non in esso previsto, si applicano le disposizioni di cui al d.lgs n. 81/2008.

Si riportano, dettagliatamente, le disposizioni di attuazione, contenenti i relativi obblighi del datore di lavoro:

#### **Comma 1**

*Lettera a):* le norme volte a soddisfare le prescrizioni corrispondenti sono contenute negli articoli del dlgs. n. 272/99, di seguito riportati:

- articolo 10, relativamente allo spazio libero da lasciare per l’accesso alle stive;
- articolo 11, relativamente alle segnalazioni da effettuare durante le fasi di apertura e chiusura dei boccaporti e di altri dispositivi di chiusura, nonché di sistemazione protezione e segnalazione dei boccaporti aperti;
- articolo 12, relativamente all’areazione dei locali chiusi a bordo delle navi ed alla ventilazione dei locali o depositi chiusi contenenti prodotti, merci o sostanze nocive per la salute dei lavoratori;
- articolo 13, relativamente alle prescrizioni e al limite di squadre di lavoratori da impiegare nelle stive;
- articolo 16, relativamente alla manovra degli apparecchi di sollevamento (prescrizioni per il fissaggio e sollevamento del carico, rispetto della portata massima delle apparecchiature di sollevamento);
- articolo 17, relativamente all’utilizzo dei veicoli nei magazzini e nelle stive;
- all’articolo 18, relativamente all’uso dei trasportatori meccanici continui (segnalazione ottica od acustica ad ogni inizio o ripresa del movimento);
- articolo 19, relativamente all’uso dei trasportatori pneumatici (protezione delle aperture delle entrate d’aria delle soffiere e dei ventilatori aspiranti, segnalazioni acustiche in funzione di determinate condizioni di esercizio, uso dei dispositivi solo sul tipo di merce particolarmente adatta, divieto di accesso alla stiva o qualsiasi altro luogo dove possa determinarsi un cedimento del carico);

- articolo 20, relativamente alle operazioni sui vagoni ferroviari (divieto di presenza dei lavoratori sui vagoni durante le manovre di carico e scarico di merci alla rinfusa e tronchi, utilizzo per la merce in colli di appositi pianali caricatori mobili ausiliari e relativa protezione sui lati dei medesimi);
- articolo 23, relativamente alla movimentazione, manipolazione e deposito di sostanze radioattive;
- articolo 24, relativamente alla utilizzazione dei pallets (impiego appropriato, bilanciamento del carico, uso delle braghe, limiti di accatastamento, modalità di movimentazione a mezzo carrelli, divieto di riutilizzo del pallets a perdere, manipolazione e sistemazione dei pallets riutilizzabili);
- articolo 25, relativamente alle precauzioni per i lavoratori da adottare per le operazioni relative a merci alla rinfusa solide e merci pericolose;
- articolo 26, relativamente all'uso delle benne (divieto del cosiddetto "lancio della benna");
- articolo 27, relativamente alle precauzioni per i lavoratori in caso di merci congelate o refrigerate (interruzione dell'alimentazione del circuito frigorifero, contenimento del periodo di permanenza dei lavoratori nei locali ove la temperatura sia inferiore a -14c, divieto di effettuare operazioni con temperatura inferiore a -22c);
- articolo 28, relativamente alle modalità di accesso dei lavoratori ai piani superiori di merci in colli e di contenitori;
- articolo 29, relativamente alle modalità di movimentazione dei contenitori;
- articolo 30, relativamente alle modalità di sistemazione dei contenitori appilati e di assicurazione di quelli caricati su pianali;
- articolo 32, relativamente all'ausilio da prestare ai conducenti dei mezzi di movimentazione dei contenitori (segnalatori a terra che indossino indumenti ad alta visibilità);
- articolo 33, relativamente alla movimentazione di merci in colli e in contenitori in aree portuali non specializzate e non recintate (divieto di utilizzo di ponti mobili su rotaie, di mezzi a portale del tipo transcontainers e di tipo a cavaliere, velocità massima di spostamento dei mezzi di sollevamento e movimentazione consentiti);
- articolo 34, relativamente al divieto di imbarco di veicoli con sovraccarico su navi traghetti e navi a carico orizzontale;
- articolo 36, relativamente al limite di inquinamento e rumorosità sulle navi traghetti e sulle navi a carico orizzontale (misure protettive individuali ovvero sospensione delle operazioni in caso di superamento dei limiti consentiti);
- articolo 37, relativamente a norme particolari per le navi a più ponti provviste di elevatori (assistenza al conducente del veicolo resa da un segnalatore, predisposizione di misure idonee volte a proteggere il vano corsa dell'elevatore da qualsiasi possibilità di accesso quando la piattaforma mobile non è presente).

*Lettera b):* prescrizioni in ordine ai mezzi di accesso a bordo non in dotazione alla nave, scale di accesso alle stive non in dotazione alla nave, spazi liberi per l'accesso alle stive sono contenute, rispettivamente, negli articoli 8, 9 e 10 del d.lgs. n. 272/99.

*Lettera c):* Informazione - formazione: l'articolo 21 d.lgs. n. 272/99 prevede l'obbligo specifico per il datore di lavoro di informare i lavoratori sulla natura pericolosa delle merci e di impartire le necessarie istruzioni sulle modalità delle operazioni da effettuare, sugli attrezzi da usare e sulle cautele da adottare per la loro manipolazione.

Si applica, inoltre, la disciplina generale di cui al d.lgs n.81/2008, Titolo I - Capo III - Sezione IV " Formazione, informazione e addestramento"- Articoli 36 - 37; per quanto riguarda, più specificamente, le attrezzature di lavoro, gli articoli 71 e 73.

Controllo: nei porti, ferme restando le attribuzioni delle Aziende sanitarie locali, territorialmente competenti, nonché le competenze degli uffici periferici di Sanità marittima del Ministero della Sanità, i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in

materia di sicurezza e igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa spettano alle “Autorità di sistema portuali” - AdSP, ove istituite (articolo 24 della legge n. 84/1994), ovvero alle Autorità marittime (Capitanerie di Porto) ai sensi del Codice della navigazione e del relativo Regolamento marittimo di attuazione.

*Lettera d):* relativamente ai dispositivi di protezione individuale (DPI), si applica la normativa generale in materia di sicurezza d.lgs. 81/2008 - Titolo III - Uso delle attrezzature di lavoro e dei dispositivi di protezione individuale, Capo II; Allegato VIII.

*Lettera e):* l'articolo 5 del d.lgs. n.272/99 prevede in capo al datore di lavoro obblighi specifici in materia di prevenzione incendi, evacuazione dei lavoratori, pronto soccorso.

*Lettera f):* procedure per far fronte alle situazioni d'urgenza sono stabilite e adottate in base alla normativa generale in materia di sicurezza (d.lgs n.81/2008, Titolo I (Principi comuni) – Capo III (Gestione prevenzione) - Sez. VI- Gestione delle emergenze - articoli da 43 a 46).

### Comma 2

Le misure specifiche di settore finalizzate all'applicazione della Convenzione sono sostanzialmente disciplinate dalle combinate disposizioni di cui alla legge n. 84/1994 e dal d.lgs. 272/99 (sinteticamente indicate sotto il comma 1).

### Comma 3

Nei porti, l'applicazione pratica delle prescrizioni recate dalla Convenzione è assicurata mediante atti regolamentari ed ordinanze, emanati dalle Autorità portuali e dalle Autorità marittime, per quanto di rispettiva competenza.

Si ribadisce, inoltre, che l'implementazione del Codice di buone pratiche dell'ILO, sulla salute e sicurezza nei porti, è favorita dall'emanazione e dall'applicazione del TU 81/2008.

## Articolo 5

Le prescrizioni ivi contenute sono attuate dalla precitata normativa di portata generale, applicabile anche al settore portuale.

La responsabilità di applicare le misure contemplate all'articolo 5, paragrafo 1, della Convenzione spetta al datore di lavoro, che, all'articolo 3 del d.lgs. n.272/99 è individuato, secondo i casi, nel titolare dell'impresa portuale, ovvero nel comandante della nave che si avvale dei membri dell'equipaggio per i servizi e le operazioni portuali.

## Articolo 6

L'osservanza delle prescrizioni di cui al paragrafo 1 dell'art. 6 è assicurata dalla normativa generale.

In particolare, l'articolo 20 del d.lgs n.81/2008, cui si rinvia, prevede tra gli obblighi dei lavoratori, quello di contribuire, insieme al datore di lavoro, ai dirigenti e ai preposti, all'adempimento di tutti gli obblighi previsti a tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Il prestatore di lavoro è divenuto così parte attiva del sistema preventivale, poiché titolare di un obbligo di cura della propria salute e sicurezza, nonché di quella di tutti coloro sui quali possono ricadere gli effetti delle sue azioni o omissioni sul lavoro.

È opportuno precisare, però, che il coinvolgimento del lavoratore non limita in alcun modo il principio di responsabilità del datore di lavoro, come espressamente sancito nel d.lgs. n. 81/2008.

Invero, l'intento del legislatore non è quello di estendere ai lavoratori gli obblighi del datore, bensì di accrescere la loro consapevolezza circa il ruolo rivestito nel sistema di prevenzione, evitando così quegli atteggiamenti di negligenza che troppo spesso pongono in essere i prestatori.

Pertanto, il lavoratore ha, fra gli altri, l'obbligo di rispettare le disposizioni di sicurezza predisposte dal datore di lavoro o dal committente.

Il sistema della salute e della sicurezza delineato nell'ordinamento italiano si caratterizza, inoltre, per il coinvolgimento di una molteplicità di soggetti al fine di tutelare l'integrità psico-fisica del lavoratore.

Si tratta, per esempio, del servizio di prevenzione e protezione, del medico competente e dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (figura citata di seguito in relazione all'articolo 7).

Accanto a questi soggetti tipici di qualsiasi ambiente di lavoro, il d.lgs. n.272/1999 individua un ulteriore organo per la sicurezza portuale, di cui si è riferito in precedenza. Si tratta dei Comitati di igiene e sicurezza, previsti all'articolo 7, che possono essere istituiti dall'AdSP. I comitati, organismi tripartiti di partecipazione e consultazione, sono presieduti dalla stessa Autorità e sono composti: da un rappresentante dell'Azienda unità sanitaria locale competente, dai rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori. Il suddetto organo può formulare proposte in ordine *alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza e igiene del lavoro*.

## Articolo 7

Per l'applicazione delle disposizioni recate dalla Convenzione, la consultazione con le organizzazioni rappresentative dei datori di lavoro e dei lavoratori è assicurata dalla normativa generale; si fa riferimento, ad esempio, agli Organismi sopra citati, quali, ad esempio, le *Commissioni consultive*, ex articolo 15, legge n. 84/1994; i *Comitati di igiene e sicurezza*, ex articolo 7, d.lgs 272/1999.

In attuazione specifica del paragrafo 2 del presente articolo, che prevede una stretta collaborazione tra datori di lavoro e lavoratori o loro rappresentanti, per l'applicazione delle misure previste dalla Convenzione, occorre segnalare la creazione di uno dei soggetti istituzionali di maggior interesse e novità, introdotti dalla nuova formulazione delle norme sulla rappresentanza collettiva dei lavoratori, contenute nella Sezione VII del d.lgs. n.81/2008, dedicata alla consultazione e partecipazione dei rappresentanti dei lavoratori (cui si rinvia). Si tratta del *rappresentante dei lavoratori per la sicurezza di sito “portuale”*.

Tale figura, invero, assume una valenza fondamentale nel settore portuale, rispondendo all'esigenza che in qualsiasi attività imprenditoriale svolta nei porti possa esservi un organo di rappresentanza specialistica dei lavoratori, capace, da un lato, di rispondere alle istanze collettive dei lavoratori delle imprese sfornite di rappresentanza interna, nonché, dall'altro lato, di coordinarsi con gli altri organi di rappresentanza specialistica delle imprese che operano nel medesimo contesto lavorativo.

Essa risponde, pertanto, alla necessità che in ambito portuale si verifichi un approccio globale al problema della sicurezza sul lavoro, tramite un sistema gestionale diffuso, capace di coinvolgere l'intera comunità di rischio, anche quella sfornita di rappresentanza, nei problemi relativi alla tutela delle condizioni di lavoro.

Ne discende, quindi, che, nel settore portuale, il ruolo e le funzioni, da un lato, della rappresentanza per la sicurezza interna alle imprese portuali e, dall'altro lato, della rappresentanza per la sicurezza di sito portuale, siano particolarmente sviluppate, proprio per rispondere alle esigenze peculiari di tutela delle specifiche attività lavorative e ai gravi rischi, specie legati all'interferenza tra le diverse attività presenti in ambito portuale, che caratterizzano il lavoro in tale settore.

Accanto a tali figure, rilevano, altresì, sotto il profilo collettivo, altri soggetti di fondamentale importanza nella gestione delle condizioni di lavoro, quali gli *organismi paritetici*, le cui funzioni completano lo spettro degli strumenti di tutela dell'interesse collettivo dei lavoratori alla sicurezza sul luogo di lavoro.

A tale riguardo, si segnalano, a titolo dimostrativo, alcune iniziative di “buone pratiche”, messe in atto da alcune AdSP, come quelle realizzate dall’Autorità di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, su proposizione del Comitato di Igiene e Sicurezza del Porto di Civitavecchia, attraverso il progetto “Porto sicuro”. Per realizzarlo è attivo costantemente un articolato e produttivo confronto tra AdSP, Datori di lavoro, Lavoratori e Organizzazioni sindacali, che coinvolge tutte le principali figure della sicurezza aziendale delle imprese portuali e che sta contribuendo a fornire importanti indicazioni per l’individuazione delle ulteriori esigenze del “settore” sicurezza del lavoro all’interno dello scalo marittimo.

L’iniziativa è consistita in una serie di incontri finalizzati alla sensibilizzazione delle imprese portuali e delle figure aziendali impegnate nell’attività di prevenzione di cui al d.lgs n. 81 e s.m.i.

Gli incontri, hanno messo particolarmente a “fuoco” il ruolo del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) e dei Foreman (Preposti).

Questo, per recepire complessivamente l’intento del d.lgs n.81/2008 di coinvolgere nell’ambito dei processi di pianificazione e attuazione delle misure di sicurezza e delle relative procedure, pur con ruoli diversi tali figure, affinché divengano parte attiva nell’ambito delle azioni aziendali in materia di “safety” e possano così dare il loro prezioso contributo, per l’acquisizione di ogni elemento utile al perseguitamento e rafforzamento della politica di prevenzione e salvaguardia della sicurezza ed igiene del luogo di lavoro all’interno del Porto.

Per una ulteriore sensibilizzazione alla tematica “sicurezza del lavoro” nei confronti dei Datori di Lavoro, Dirigenti e Preposti, RLS e Lavoratori, la precitata AdSP ha proceduto, inoltre, a far stampare e a distribuire opuscoli informativi sulle specifiche tematiche riguardanti tali figure della Sicurezza aziendale.

### **PARTE III – MISURE TECNICHE**

#### **Articolo 8**

Il presente articolo è attuato, oltre che dalla normativa generale più volte richiamata, anche dal d.lgs n.272/1999, Titolo I - Capo II.

#### **Articolo 9**

Per quanto riguarda le disposizioni relative all’illuminazione dei luoghi di lavoro e agli eventuali ostacoli posti sulle vie d’uscita, occorre fare riferimento, in via generale, al d.lgs. n.81/2008, Titolo I e all’Allegato IV, rispettivamente, al punto 1.10 e punto 1.4.

#### **Articolo 10**

Per quanto attiene alle vie di circolazione per lo spostamento e la circolazione di beni e materiali occorre fare ancora riferimento alla normativa speciale di cui agli articoli dal 30 al 35 del d.lgs n. 272/1999, nonché a quella generale di cui al precitato Allegato IV (d.lgs n. 81/2008), punto 1.4.

#### **Articolo 11**

Al fine di consentire il libero accesso alle stive, l'articolo 10 del d.lgs n.272/1999 dispone che, in corrispondenza dei battenti o mastre dei boccaporti dei corridoi, debba esserci uno spazio di larghezza non inferiore a 80 cm. Per le navi a venti merci in coperta dovranno essere adottate opportune misure atte a rendere possibile il passaggio in sicurezza dei lavoratori.

### **Articolo 12**

Ai sensi dell'articolo 5 del d.lgs n.272/1999, il datore di lavoro, nel corso delle operazioni portuali, deve:

- a) prevedere, in caso di operazioni nave-nave, un mezzo nautico o idoneo mezzo collettivo di salvataggio allo scopo di garantire sia l'evacuazione dei lavoratori sia l'eventuale trasporto di infortunati;
- b) avvalersi del "servizio integrativo antincendio portuale", di cui alla legge 13 maggio 1940, n.690 ed alla legge 27 dicembre 1973, n. 850, in tutti i casi previsti dall'Autorità in regolamenti od ordinanze, emanati su conforme parere del comandante provinciale dei vigili dei fuoco, ferma restando la possibilità di avvalersi dell'autoproduzione prevista dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287.

### **Articolo 13**

In attuazione dell'articolo 13, occorre fare riferimento, oltre alla normativa contenuta nel d.lgs n. 17/2010, articolo 3, comma 3, *lett.a*), anche a quella prevista nel d.lgs n.81/2008 - Titolo III (Attrezzi di lavoro), con relativo Allegato V - Parte I, contenente Requisiti generali applicabili a tutte le attrezzi di lavoro - in cui sono indicate tutte le misure previste dall'articolo in esame e Allegato VI.

Per quanto riguarda la designazione di una persona responsabile, ai sensi del paragrafo 3 dell'articolo 13, e di una persona autorizzata, ai sensi del paragrafo 4 dell'articolo 13, occorre ancora fare riferimento al d.lgs n.81/2008, in particolare: articolo 2, comma 2, lettere f) e g); articoli 71, comma 7 e 73, comma 4; Allegati V, VI.

### **Articolo 14**

In attuazione del presente articolo, per quanto riguarda gli impianti elettrici a bordo delle navi e/o a quelli relativi alle macchine, occorre precisare che le disposizioni che si applicano sono contenute nel d.lgs n. 17/2010, Allegato I, punto 1.5-1.5.1-1.5.2-1.6.3, nonché nel TU 81/2008, Allegato VI, punto 1.1, punto 6- 6.1 e Titolo III - Capo III, articoli da 80 fino 87 (sanzioni) e relativo Allegato IX.

### **Articolo 15**

Le caratteristiche che devono avere i mezzi di accesso da banchina a bordo nave sono definite all'articolo 8 del d.lgs n.272/1999.

Normalmente i mezzi di accesso da banchina a bordo, utilizzati nei porti italiani, sono conformi a quanto indicato dal Codice di buone pratiche dell'ILO sulla salute e sicurezza nei porti capitolo 7.2, pagina 239 e seguenti.

## Articolo 16

In Italia normalmente non avvengono operazioni portuali su navi in rada o comunque raggiungibili esclusivamente via acqua.

In ogni caso i natanti utilizzati per il trasporto dei lavoratori devono essere conformi al Codice della Navigazione e a quanto indicato al capitolo 3.14, pag. 75 del Codice ILO.

I mezzi utilizzati per il trasporto via terra dei lavoratori devono essere conformi alle prescrizioni del Codice della Strada.

## Articolo 17

Il presente articolo è attuato dagli articoli 9 e 10 del d.lgs n.272/1999.

L'articolo 9 così recita:

*Nelle navi in cui il fondo è situato a più di 1,50 metri dal livello della coperta, e non vi siano scale di accesso alle sative in corrispondenza delle paratie terminali, il datore di lavoro mette a disposizione scale di accesso alle stive aventi le seguenti caratteristiche:*

- a) *per i piedi un appoggio sicuro la cui profondità, aumentata dello spazio retrostante alla scala sia di almeno 115 mm. Per una larghezza di almeno 250 mm e per le mani un appoggio robusto;*
- b) *non ubicate internamente sotto il ponte più di quanto sia necessario per non ostruire il boccaporto;*
- c) *poste sulla stessa linea dei dispositivi, che la continuano attraverso i battenti o mastre dei boccaporti, fissati ai battenti o alle mastre stesse e che offrano sostegno ai piedi e alle mani come indicato nella lettera a);*
- d) *munite di ganci di trattenuta da ancorare ad elementi fissi e aventi una lunghezza tale che almeno un montante superi di un metro il piano di calpestio superiore, qualora le scale impiegate siano di tipo non fisso.*

*Qualora in ragione della tipologia costruttiva della nave o del tipo di merce trasportata, non sia possibile utilizzare una scala, il datore di lavoro mette a disposizione altri mezzi di accesso alle stive, purché soddisfino le condizioni di sicurezza. E, comunque, vietato l'utilizzo di scale di corda di forma marinaresca del tipo biscagline.*

L'articolo 10 così dispone:

*“Il datore di lavoro deve:*

- a) *in corrispondenza dei battenti o mastre dei boccaporti dei corridoi lasciare libero uno spazio di larghezza non inferiore a 80 cm per poter raggiungere i mezzi di accesso alle stive;*
- b) *per le navi aventi merci in coperta prendere opportune misure atte a rendere possibile il passaggio in sicurezza dei lavoratori”.*

## Articolo 18

Per quanto riguarda il lavoro in stiva, si precisa che la responsabilità del regolare andamento dei lavori fa capo al datore di lavoro e che le relative disposizioni sono contenute negli articoli 13 e seguenti del d.lgs n. 272/1999.

Analoghe disposizioni pongono responsabilità nei confronti del datore di lavoro e riguardano il controllo degli accessori degli apparecchi di sollevamento a terra, degli apparecchi di sollevamento a bordo, l'uso dei trasportatori meccanici continui.

Al riguardo, si segnalano gli articoli 14 e seguenti del d.lgs n.272/1999.

## Articolo 19

Per quanto riguarda le misure adottate per proteggere qualsiasi apertura che possa comportare rischi di caduta dei lavoratori o dei veicoli, si rimanda all'articolo 8 del d.lgs n.272/1999, che prevede, tra i mezzi di accesso a bordo, il corrimano ai lati o barriere di protezione laterale di altezza netta minima non inferiore a 0,80 m (*lett. c*).

Con particolare riferimento ai boccaporti, si cita l'articolo 11, comma 2, ai sensi del quale il datore di lavoro deve provvedere affinché i boccaporti delle stive, il cui fondo sia situato a piu' di 1,50 metri dal livello della coperta, quando non protetti fino ad un'altezza netta di almeno 75 cm. da battenti o mastre, siano chiusi, se non utilizzati per le operazioni; nel caso in cui tali boccaporti siano aperti, ma coperti da tendoni o da cagnari, che siano opportunamente protetti e segnalati.

## Articolo 20

I paragrafi del presente articolo sono attuati ai sensi del d.lgs n. 272/1999, articoli 10, 12 e 13.

## Articolo 21

Per l'attuazione del presente articolo si rinvia, oltre al d.lgs n. 17/2010, articolo 3, anche al d.lgs n. 81/2008, artt. 70 e 71, nonché al relativo Allegato V, Parte 3, punto 3.1- Prescrizioni generali.

## Articoli 22, 23

Per l'attuazione degli articoli in esame si fa riferimento alla normativa generale del TU 81/2008 - Titolo III - Articoli 70 e 71, con relativo Allegato VII (si veda dalla 2<sup>a</sup> voce - *Ponti mobili sviluppabili su carro ad azionamento motorizzato* - alla 17<sup>a</sup> voce- *Apparecchi di sollevamento materiali con portata superiore a 200 kg non azionati a mano, di tipo fisso, con modalità di utilizzo regolare e anno di fabbricazione non antecedente 10 anni*).

Si veda, ad ogni buon fine, anche la Circolare n. 9/2013, allegata al presente rapporto (*All. n. 8*).

Per le verifiche periodiche di talune attrezzature di lavoro a terra, tra cui gli apparecchi di sollevamento utilizzati negli ambiti portuali, si applicano, in particolare, il d.lgs n. 17/2010, nonché il Decreto del Ministero del lavoro 11 aprile 2011. Quest'ultimo disciplina, nello specifico, le modalità di effettuazione delle verifiche periodiche delle attrezzature di cui all'Allegato VII del d.lgs n.81/2008, nonché i criteri per l'abilitazione dei soggetti di cui all'articolo 71, comma 13 del medesimo decreto.

Con riferimento al d.lgs n. 17/2010, occorre evidenziare, che proprio in relazione agli accessori di sollevamento, le disposizioni in esso contenute prevedono rigorosi e stringenti obblighi in materia di verifiche periodiche.

Le verifiche devono essere eseguite da “*persona competente*”, senza alcun riferimento a ditta specializzata, ente di controllo o particolari qualifiche e abilitazioni.

Pur non esistendo una specifica disposizione legislativa, si può definire “*persona competente*”, con riferimento agli apparecchi di sollevamento e ai relativi accessori, nella fattispecie in esame, come una “*persona a conoscenza delle norme di legge e di buona tecnica applicabili, nonché a conoscenza delle raccomandazioni e delle istruzioni del costruttore, applicabili agli accessori di sollevamento, in particolare e, al corrispondente apparecchio di sollevamento, in generale*”.

## **Articolo 24**

L'articolo in esame è attuato oltre che dalla normativa generale contenuta nel TU 81, articolo 71, comma 8, anche da quella speciale, di cui al d.lgs n. 272/1999, articolo 15.

## **Articolo 25**

Per quanto riguarda le attrezzature di sollevamento delle navi, le ispezioni compiute a bordo dall'Autorità marittima accertano il rispetto delle norme internazionali IMO (International Maritime Organization). Al Comando nave viene richiesta la documentazione attestante le visite e le certificazioni rilasciate dai registri navali di classificazione.

La normativa vigente è contenuta nel Decreto Ministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 13 ottobre 2003, n. 305 - Regolamento recante attuazione della direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001, che abroga e sostituisce il decreto 19 aprile 2000, n. 432, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, concernente il regolamento di recepimento della direttiva 95/21/CE, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, come modificata dalle direttive 98/25/CE, 98/42/CE e 99/97/CE (*All. n. 5*).

Per l'attuazione del paragrafo 2 dell'articolo in esame, si rinvia al d.lgs n.272/1999, articolo 14, comma 1, che prescrive l'obbligo, sanzionabile, del datore di lavoro di tenere un registro, sul quale indicare il numero e la tipologia degli apparecchi di sollevamento e degli accessori, nonché i mezzi fissi non in dotazione della nave.

Il registro, comprensivo di certificati ovvero dei verbali rilasciati ai sensi della vigente normativa in occasione di verifiche degli apparecchi di sollevamento e degli accessori da parte dei competenti organi, deve essere tenuto a disposizione dell'Autorità che può richiederne l'esibizione (articolo 14, comma 2).

Si allegano, a titolo dimostrativo, n. 2 verbali di verifiche periodiche delle attrezzature di lavoro, redatti ai sensi del d.lgs n. 81/2008, articolo 71, comma 11 e Allegato VII (*All. n. 14*).

## **Articolo 26**

Per l'attuazione di questo articolo, si rimanda alla normativa contenuta nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 305/2003, sopracitato, recante il regolamento di attuazione della direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001.

## **Articoli 27, 28 e 30**

In merito agli articoli in esame, si rinvia a quanto, al riguardo, specificato nella risposta alla domanda diretta.

## **Articolo 31**

Con riferimento al quesito, riguardante le disposizioni che garantiscono la movimentazione manuale dei contenitori in condizioni di sicurezza, si segnalano le norme tecniche, contenute negli articoli 28, 29 e seguenti del D.lgs 272/1999.

### **Articolo 32**

In merito all'articolo in esame, occorre, innanzitutto, fare riferimento all'articolo 22 del D.lgs 272/1999, il quale dispone che l'Autorità Portuale o Marittima, in ogni singolo scalo, emani un regolamento per il transito e la sosta delle merci pericolose.

Alle prescrizioni contenute nel precitato articolo si aggiungono quelle di cui agli articoli 12 e 25 del medesimo decreto. In quest'ultimo articolo, in particolare, viene prevista la figura del “*chimico di bordo*”, consulente ad hoc, chiamato a misurare la concentrazione di gas e ossigeno nell'aria. Sulla base dei risultati delle analisi ottenuti, il datore di lavoro dovrà procedere, successivamente, all'adozione delle opportune misure di sicurezza, da comunicare all'Autorità.

A seguito della suddetta comunicazione, la stessa Autorità potrà disporre eventuali controlli, tesi ad accertare l'adeguatezza delle misure di sicurezza individuate.

E' previsto, inoltre un obbligo di informazione, a carico del datore di lavoro, nei confronti dei lavoratori incaricati dell'esecuzione delle operazioni portuali, sulla natura pericolosa delle merci, che consiste nell'impartire istruzioni in ordine *alle modalità delle operazioni, agli attrezzi da usare ed alle cautele da adottare per la loro manipolazione* (articolo 21 d.lgs n.272/1999).

Si richiamano, in ogni caso, i principali regolamenti internazionali ed europei, già in precedenza citati, cui l'ordinamento nazionale si conforma ai sensi dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo:

- Convenzione SOLAS (Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare), adottata dall'Italia con legge 23/5/1980 n. 313, che si occupa degli aspetti inerenti la sicurezza del trasporto marittimo in senso esteso;
- Convenzione MARPOL (Marine Pollution), adottata dall'Italia con legge 28/9/1980 n. 462;
- Codice IMCO del 1965 e successive modifiche, pubblicato dall'Organizzazione Consultiva Intergovernativa Marittima;
- Codice Internazionale per il trasporto marittimo delle merci pericolose (IMDG Code), adottato dall'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) con risoluzione A.81 (IV) del 27 settembre 1965, che regola il trasporto e la sosta delle merci pericolose sulle navi e negli ambiti portuali;
- Regolamento n. 304/2003/CE del 28 gennaio 2003 del Parlamento europeo e Consiglio sull'esportazione ed importazione di prodotti chimici pericolosi;
- Regolamento n. 775/2004/CE del 28 aprile 2004 – Commissione - che modifica l'allegato I del regolamento n. 304/2003/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sull'esportazione ed importazione di prodotti chimici pericolosi;
- Regolamento (CE) N. 1272/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2008, come successivamente modificato, relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele (Regolamento CLP), che modifica e abroga le direttive 67/548/CEE e 1999/45/CE e che reca modifica al regolamento (CE);
- Regolamento (CE) N. 1907/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 dicembre 2006, come successivamente modificato, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva, 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) , n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE.

#### Disciplina nazionale:

- Decreto 13 gennaio 2004, n. 36 - Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (transhipment) delle merci pericolose;
- DPR 6.6.2005 n. 134 che reca la disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose;
- DM 28.02.2006 (ventinovesimo adeguamento al progresso tecnico della direttiva 67/458/CEE) che regola classificazione, imballaggio ed etichettatura delle sostanze pericolose;
- Decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 39 - Attuazione della direttiva 2014/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, che modifica le direttive 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE del Consiglio e la direttiva 2004/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, allo scopo di allinearle al regolamento (CE) n. 1272/2008, relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele.

#### Articolo 33

Per l'attuazione del presente articolo occorre riferirsi, oltre alla norma speciale, contenuta nell'articolo 36, comma 1, *lett. b*), anche al d.lgs n.81/2008, in particolare, al Titolo VIII - Agenti fisici - Capo II - Protezione dei lavoratori contro i rischi di esposizione al rumore durante il lavoro, con relativo Allegato XXXV.

#### Articolo 34

In merito al quesito di cui all'articolo 34, si segnala che l'utilizzo dei Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) è disciplinato dal d.lgs 81/2008 - Titolo III - Uso delle attrezzature di lavoro e dei dispositivi di protezione individuale, Capo II, relativo Allegato VIII.

#### Articolo 35

Le disposizioni di cui al presente articolo sono attuate dalla disciplina generale contenuta nel TU 81/2008 - Sez. VI – Gestione delle emergenze - articoli da 43 a 46.

#### Articolo 36

Le disposizioni che impongono la sorveglianza sanitaria nei confronti dei lavoratori, addetti ad attività comportanti un rischio per la salute, sono contenute anch'esse nel T.U. 81/2008, nello specifico, nel Capo III, Sez. V, articoli 38 - 42.

L'obbligo della sorveglianza sanitaria si attua secondo le modalità di cui all'articolo 41, che comprende sia la visita medica preventiva, diretta a valutare l'idoneità del lavoratore alla mansione specifica, che quella successiva svolta ad intervalli periodici (si veda articolo 41, commi 1 e 2). Chiaramente il tipo e la periodicità degli accertamenti sanitari variano in relazione all'esposizione lavorativa.

L'attività di prevenzione sanitaria viene svolta dal cd “*medico competente*”, di cui all'art. 38 del d.lgs n. 81/2008.

Si precisa, inoltre, che, ai sensi del comma 4 del precitato articolo 41, le visite mediche, di cui al comma 2, sono eseguite a cura e spese del datore di lavoro.

### Articolo 37

I Comitati di igiene e sicurezza del lavoro, come più volte comunicato, sono stati istituiti ai sensi dell'articolo 7 del d.lgs n.272/99, cui si rinvia.

### Articolo 38

In riferimento agli obblighi di formazione ed informazione di cui all'articolo in esame, fatto salvo quanto già specificato nei rapporti precedenti, si richiamano le disposizioni di cui al d.lgs. n. 81/2008, articoli 36 e 37 e più specificamente, per le attrezzature di lavoro, gli articoli 71 e 73, nonché le norme speciali di cui all'articolo 21 del d.lgs n. 272/1999, in relazione alle merci pericolose.

Si riporta, inoltre, il contenuto delle disposizioni del nuovo Contratto Collettivo Nazionale dei lavoratori dei porti (CCNL 2016-2018), in materia di formazione, di cui all'articolo 12, ove si ribadisce: *“Le parti riconoscono l’importanza della formazione/addestramento professionale, oltreché in materia di sicurezza ed igiene del lavoro (ai sensi dell’art. 6 Decr. leg.vo n. 272/1999....), anche al fine della preparazione e valorizzazione professionale delle risorse umane”* (Vedi All. n. 16).

L'Autorità Portuale, peraltro, richiede alle imprese portuali di fornire una dettagliata relazione analitica sulla formazione dei lavoratori. Il datore di lavoro dell'impresa autorizzata, ai sensi dell'art. 16 della legge 84/1994, è tenuto alla informazione e formazione dei lavoratori sui rischi per la sicurezza e la salute connessi con lo svolgimento delle operazioni portuali attraverso un attività periodicamente ripetuta e svolta durante l'orario di lavoro.

Gli obblighi informativi dovranno essere connessi con:

1. *rischi per la sicurezza e salute legati all’attività svolta dall’impresa;*
2. *rischi per sicurezza e salute legati alle mansioni svolte dal dipendente;*
3. *pericoli connessi con la manipolazione di sostanze nocive;*
4. *uso dei dispositivi individuali di protezione;*
5. *legislazione vigente a tutela della sicurezza ed igiene del lavoro;*
6. *misure di prevenzione e protezione adottate dall’azienda, procedure di emergenza;*
7. *ruolo delle figure tipiche di cui il precedente articolo 6.*

I datori di lavoro svolgono le predette attività formative secondo le modalità ritenute più adeguate.

Si tratta di *iniziativa di formazione*, (anche sotto forma di corsi), legate al contesto operativo nell'ambito del quale si svolge l'attività lavorativa (es: *estensione dei porti, tipo di rischio*), che rimangono, dunque, vincolate alle specifiche esigenze locali.

In ogni caso, in attuazione del paragrafo 2 del presente articolo, come già chiarito nel rapporto precedente, i lavoratori adolescenti, minori di anni 18, non possono essere addetti al funzionamento degli apparecchi di sollevamento, in quanto l'utilizzo di questi apparecchi rientra tra le lavorazioni pericolose elencate nell'allegato 1 alla legge 17 ottobre 1967, n. 977.

L'articolo 6 di tale legge prevede il divieto di adibire a questo tipo di lavorazione gli adolescenti (minorì di anni 18).

### Articolo 39

L'obbligo previsto dall'articolo 39 è attuato dalle disposizioni generali di cui al TU 81/2008, contenute nell'articolo 18 (obblighi del datore di lavoro e del dirigente), comma 1, *lett. r*).

#### **Articolo 40**

Per il presente articolo occorre riferirsi ancora al TU 81/2008 - Titolo II – Allegato IV, punto 1.13 – Servizi igienico assistenziali (1.13.1; 1.13.2; 1.13.3; 1.13.4).

### ***PARTE IV - APPLICAZIONE***

#### **Articolo 41**

Le disposizioni di cui all'articolo 41 della Convenzione risultano attuate dalle prescrizioni generali di cui al d.lgs n. 81/2008, contenute nel Titolo I, Capo III- Gestione della prevenzione nei luoghi di lavoro - per gli obblighi specifici di cui alla lettera *a*), mentre dall'articolo 13 del medesimo decreto e dal D.lgs n. 754/1998, sia con riferimento *all'individuazione degli obblighi in materia di sicurezza ed igiene del lavoro delle persone ed enti coinvolti nelle operazioni portuali*, sia con riguardo alla *previsione delle misure necessarie, di un apparato sanzionatorio e di un adeguato servizio di ispezione e di vigilanza* (*lett. b e lett.c*)), costituito, come più volte chiarito, dalle ASL, dagli Uffici di Sanità Marittima, dalle Autorità di Sistema Portuali e dalle Autorità Marittime.

Alla normativa generale sopra citata, si aggiunge, ad integrazione, quella speciale, relativa agli obblighi del datore di lavoro, contenuta nel Titolo I del d.lgs n.272/1999, diretta ad assicurare la tutela della salute dei lavoratori portuali e la prevenzione e la protezione dai rischi.

Per il raggiungimento delle citate finalità, un ruolo chiave è ricoperto dall'elaborazione del *documento di sicurezza* di cui all'articolo 28 del d.lgs. n. 81/2008. I requisiti generali che devono avere i documenti di sicurezza redatti dai datori di lavoro portuali sono, pertanto, quelli descritti dal precitato art. 28, cui si aggiungono, per la particolarità del lavoro, i requisiti specifici di cui all'articolo 4 del d.lgs. n. 272/1999.

In base a quest'ultimo articolo (comma 2), il datore di lavoro ha l'obbligo, una volta elaborato il documento di sicurezza, di inviarne una copia all'AdSP o, ove non istituita, a quella marittima.

In secondo luogo, al verificarsi di eventi che possano essere fonte di pericolo, il datore di lavoro non solo ha l'onere di sospendere le operazioni e i servizi portuali (articolo 4, comma 3, del d.lgs. n. 272/1999), ma deve comunicare all'Autorità gli eventi in questione (articolo 4, comma 4, del d.lgs. n. 272/1999).

Le attribuzioni in esame sono strumentali per l'esercizio di un triplice controllo da parte delle Autorità.

In *primis*, l'Autorità verifica l'adempimento del datore di lavoro dell'obbligo di elaborazione del documento di sicurezza.

Successivamente si procede a un controllo sul contenuto del documento in questione, che deve essere conforme a quanto previsto dall'articolo 4, comma 1, del d.lgs. n. 272/1999.

In ultimo, l'Autorità vigila sul corretto e tempestivo esercizio, da parte del datore, dell'obbligo di sospensione delle operazioni e dei servizi portuali al verificarsi di uno degli eventi di cui al comma 3 dell'articolo 4.

Alla predetta normativa si aggiunge, infine, la disciplina, già richiamata, contenuta nel DM n. 305/2003.

Per quanto riguarda più specificamente l'aspetto sanzionatorio, si rimanda agli articoli 56 e seguenti del d.lgs n. 272/1999.

### **Domanda diretta della Commissione di esperti.**

#### *Legislazione.*

Nella prima parte della domanda diretta viene richiesto di specificare quali disposizioni, in particolare, degli allegati V, VI e VII del decreto legislativo n.81/2008, attuino gli articoli 27, 28 e 30 della Convenzione in esame.

A tale riguardo, occorre chiarire che gli articoli in esame sono, in parte, attuati dalle disposizioni di cui agli Allegati citati ed in parte dalla normativa, così come di seguito specificata.

L'articolo 27 (commi 1 e 2) è attuato, specificamente, attraverso le prescrizioni di cui al d.lgs n. 17/2010, Allegato I - Parte 4 (Requisiti essenziali supplementari di sicurezza e di tutela della salute per prevenire i pericoli dovuti ad operazioni di sollevamento).

Inoltre, in talune circostanze (articolo 71, comma 3, d.lgs n. 81/2008), si devono adottare anche le misure specifiche per l'uso delle attrezzature, indicate nell'All. VI del d.lgs n. 81/2008. Per le attrezzature di sollevamento, si rinvia, in particolare, al paragrafo 3 del precitato Allegato; più specificamente, ai punti 3.1.1; 3.1.6; 3.2.2; 3.2.5.

Per le attrezzature di particolare vetustà (art. 70, comma 2 d.lgs n. 81/2008), si fa riferimento ai requisiti di sicurezza di cui all'Allegato V, in particolare alla Parte II - punto 3.1.3.

Si rimanda inoltre all'All. VII, TU 81/2008 (richiamato dall'articolo 71, comma 11 del d.lgs n. 81/2008), in cui sono elencate le attrezzature sottoposte a verifica periodica.

Il comma 3 dell'articolo 27, che riguarda alcune attrezzature navali (alberi di caricamento della nave), corrisponde all'art. 16, comma 1, lett.b) del d.lgs n. 272/1999 (che non contempla esclusioni), sebbene si possano prendere in considerazione anche le prescrizioni contenute nell'Allegato V (parte II, punto 3.1.3) del d.lgs n. 81/2008.

L'articolo 28 è attuato dall'articolo 71, comma 4 del d.lgs n. 81/2008.

L'articolo 30 corrisponde all'articolo 16, comma 1, lett.a) del d.lgs n. 272/1999.

#### *Parte V del questionario del rapporto. Applicazione pratica.*

In riscontro alla richieste avanzate sull'applicazione pratica della Convenzione, riguardanti, in particolare, *numero e natura delle violazioni in materia di salute e sicurezza rilevate dai servizi ispettivi nelle operazioni portuali, tipo di sanzioni, autorità di controllo*, si riportano le informazioni raccolte e contenute nei prospetti allegati al rapporto (All. nn. 10 e 11), relative al periodo 2013-2016, trasmesse a questa Amministrazione dall'Ufficio competente della Regione Lombardia, che cura il coordinamento delle attività delle Regioni, in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Occorre, però, fare presente che le rilevazioni riportate, pur non comprendendo quelle di tutte le Regioni, ma solo di quelle che svolgono questo tipo di rilevamento dati, rappresentano, comunque, uno spaccato significativo dell'attività di controllo, svolta dai Servizi di Salute e Sicurezza sul lavoro delle Aziende Sanitarie Locali nel settore portuale.

Si allegano, inoltre, come richiesto, a titolo dimostrativo, n. 2 verbali di prescrizione, redatti, ai sensi del d.lgs n. 754/1998, dal servizio ispettivo ASL3 Regione Liguria, in occasione di situazioni irregolari riscontrate nelle operazioni portuali e lavorazioni connesse (*All. nn. 12 e 13*).

Si riportano, infine, i dati aggiornati, relativi agli infortuni dei lavoratori portuali, forniti dall'ISTAT, accertati nel periodo 2012-2016, per le operazioni di carico, scarico, facchinaggio nei porti e a bordo delle navi (*All. n. 15*).

Sulla base di tale casistica, si può ragionevolmente affermare che l'incidenza infortunistica, nel lavoro portuale, sia, nell'ultimo biennio, in lieve diminuzione.

Il presente rapporto è stato inviato alle organizzazioni datoriali e sindacali di cui all'elenco allegato (*All. n.17*).

CF

## **ALLEGATI**

1. **Legge 28 gennaio 1994, n. 84**, coordinata con le successive modifiche normative - Riordino della legislazione in materia portuale;
2. **Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272** - versione aggiornata- recante 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";
3. **Decreto Ministeriale 6 febbraio 2001, n. 132** - Regolamento concernente la determinazione dei criteri vincolanti per la regolamentazione da parte delle autorità portuali e marittime dei servizi portuali, ai sensi dell'articolo 16 della L. n. 84/94.
4. **Decreto del Ministero del lavoro 11 aprile 2001** - Disciplina delle modalità di effettuazione delle verifiche periodiche di cui all'All. VII del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché i criteri per l'abilitazione dei soggetti di cui all'art. 71, comma 13, del medesimo decreto legislativo;
5. **DM 13 ottobre 2003, n. 305** (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Regolamento recante attuazione della direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001 che abroga e sostituisce il decreto 19 aprile 2000, n. 432, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, concernente il regolamento di recepimento della direttiva 95/21/CE relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, come modificata dalle direttive 98/25/CE, 98/42/CE e 99/97/CE;
6. **Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81** - TU in materia di salute e sicurezza sul lavoro - Edizione aggiornata a maggio 2017;
7. **Decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 17** (Direttiva macchine) di attuazione della direttiva 2006/42/CE, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE relativa agli ascensori;
8. **Circolare n. 9/2013** – contenente chiarimenti sul D.M. 11 aprile 2011, concernente la “Disciplina delle modalità di effettuazione delle verifiche periodiche di cui all'All. VII del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché i criteri per l'abilitazione dei soggetti di cui all'art. 71, comma 13, del medesimo decreto legislativo;
9. **Decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169** - recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge n. 84/94”;
10. Tabella con dati sulle ispezioni, violazioni commesse, sanzioni applicate, ecc., trasmesso dalla Regione Lombardia, riferiti al periodo 2013-2016;
11. Tabella contenente numero totale delle attività ispettive per ente, effettuate non solo in ambito portuale, ma anche marittimo e della pesca (2013-2016);
12. Verbale di prescrizione ai sensi del d.lgs n. 758/1994 (stoccaggio irregolare merci pericolose);
13. Verbale di prescrizione ai sensi del d.lgs n. 758/1994 (erroneo appilaggio contenitori);
14. N. 2 verbali di verifiche periodiche;
15. Tabella INAIL, contenente i dati sugli infortuni accertati per i lavoratori portuali - Anni- 2012- 2016;
16. **Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei lavoratori dei porti**, sottoscritto il 15 dicembre 2013, con validità dal 1 gennaio 2016 al 31 dicembre 2018;
17. Elenco delle Organizzazioni datoriali e sindacali cui è stato inviato il presente rapporto.