

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

Anno 2025

In merito all'applicazione, nella legislazione e nella pratica, della Convenzione in esame, si forniscono le risposte relative alle domande di cui all'articolato.

In via preliminare, si rappresenta che la normativa nazionale di riferimento, ampiamente illustrata nel precedente rapporto del 2017, non ha subito variazioni. Tuttavia, ad ogni buon fine, si elencano, di seguito, le principali norme per effetto delle quali le disposizioni della Convenzione in oggetto trovano applicazione:

- **Decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169**, recante la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge n. 84/1994;
- **Decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232**, recante *“Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo n.169/2016”*;
- **Legge 28 gennaio 1994, n. 84**, coordinata con le successive modifiche normative – Riordino della legislazione in materia portuale;
- **Circolare n. 9/2013** del Ministero del Lavoro e delle politiche sociali concernente la *“Disciplina delle modalità di effettuazione delle verifiche periodiche di cui all'Allegato VII del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché criteri per l'abilitazione dei soggetti di cui all'articolo 71, comma 13, del medesimo decreto legislativo”*.
- **Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei lavoratori dei porti**, con validità dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2026.

PARTE I – CAMPO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

In merito alle richieste contenute nel presente articolo relativamente alla definizione di “operazioni portuali” (*“dock work”*) e, più precisamente, alle operazioni di carico e scarico delle navi, si conferma quanto già precedentemente rappresentato nel precedente rapporto del 2017, non essendo intervenute modifiche al riguardo.

Articolo 2

Con particolare riguardo alle richieste contenute in questo articolo, relativamente alle concessioni di deroghe alle disposizioni contenute nella Convenzione in materia di operazioni e servizi portuali, si rappresenta che la normativa nazionale non prevede deroghe in funzione del tonnellaggio delle navi o della irregolarità dei traffici.

Articolo 3

Per quanto riguarda la definizione 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 (Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro) e successive modificazioni, si conferma quanto già rappresentato nel rapporto del 2017.

In proposito, si fa presente che è stato pubblicato il regolamento UE 2023/1230 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 giugno 2023 relativo alle macchine e che abroga la direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 73/361/CEE del Consiglio. Il regolamento entrerà completamente in vigore a partire dal 14 gennaio 2027.

Tale Regolamento, all'articolo 3, paragrafo 5 definisce come *“accessori di sollevamento»: componenti o attrezzature, non collegati 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, comprese imbracature e loro componenti”*.

PARTE II – DISPOSIZIONI GENERALI

Articoli 4, 5,6,7

In ordine alle richieste contenute nei presenti articoli, si comunica che non sono intervenute modifiche al quadro normativo già precedentemente rappresentato nel rapporto del 2017.

PARTE III – MISURE TECNICHE

Articoli 8,9,10,11,12

In merito alle richieste contenute nei presenti articoli, si rappresenta che non sono intervenute modifiche al quadro normativo già precedentemente rappresentato nel rapporto del 2017.

Articolo 13

Con riferimento alla richiesta contenuta nell'articolo in esame, si fa presente che il sopra richiamato Regolamento UE 2023/1230, articolo 10, comma 1, prevede che *“all'atto dell'immissione sul mercato o della messa in servizio di una macchina o di un prodotto correlato, i fabbricanti garantiscono che siano stati progettati e fabbricati conformemente ai requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute di cui all'Allegato III”* del decreto legislativo n. 81/2008.

Articoli da 14 a 31

In merito agli articoli in esame, si rinvia a quanto, al riguardo, già rappresentato nel rapporto del 2017.

Articolo 32

In merito all'articolo in esame, occorre, innanzitutto, fare riferimento all'articolo 22 (*“Sosta nelle aree portuali di merci pericolose”*) del D.lgs. 272/1999 (*“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”*), 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.

È 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, che l'ordinamento nazionale richiama e cui 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 alla 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 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 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”*;
- Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2005, n. 134 che reca la disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci 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.

Articoli da 33 a 40

In merito alle richieste contenute nei presenti articoli, si rappresenta che non sono intervenute modifiche al quadro normativo già precedentemente rappresentato nel rapporto del 2017.

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 (AdSP) 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.

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

Il presente rapporto è stato redatto in coordinamento con tutte le Autorità amministrative e istituzionali competenti per materia.

ALLEGATI:

1. Legge 28 gennaio 1994, n. 84 coordinata con il Decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;
2. Decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232;
3. Circolare n.9/2013 del Ministero del Lavoro e delle politiche sociali;
4. Verbale di Accordo del CCNL dei lavoratori dei porti 2024-2026;
5. Regolamento UE 2023/1230;
6. Decreto legislativo 27 gennaio 1999, n. 272;
7. Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
8. Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 gennaio 2004, n. 36;
9. Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2005, n. 134;
10. Decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 39;
11. Elenco delle Organizzazioni datoriali e sindacali