



APPENDICE N. 1

AGGIORNAMENTO DATI RELATIVI ALL'ANNO 2008

alla

RELAZIONE SUGLI INFORTUNI AL PERSONALE MARITTIMO NEGLI ANNI 2005 - 2007



SOMMARIO

1. METODOLOGIA DI ELABORAZIONE DATI	2
TABELLA N. 1: Andamento degli infortuni suddivisi per mese	2
TABELLA N. 2: Infortunio distinto per tipologia di nave.....	3
2. ANALISI DEI DATI SUGLI INFORTUNI RELATIVI ALL'ANNO 2008	5
SEZIONE A. Caratteristiche delle unità e dei marittimi	5
SEZIONE B. Ora dell'incidente	6
TABELLA N. 3: Infortuni in funzione dell'ora dell'incidente	6
SEZIONE C. Durata abituale dell'uscita in mare ed orario di lavoro	7
TABELLA n. 4: Durata uscita in mare.....	7
TABELLA n. 5: Orario di lavoro in mare.....	7
SEZIONE D. Posizione della nave al momento dell'incidente	8
TABELLA n. 6: Posizione nave al momento dell'incidente	8
SEZIONE E. Causa dell'infortunio	11
TABELLA n. 7: Infortunio distinto per tipologia di incidente.....	11
3. RACCOMANDAZIONI	13



1. METODOLOGIA DI ELABORAZIONE DATI

I dati statistici riportati nella presente relazione sono stati elaborati a cura della Divisione 4 “**Sistemi di gestione integrati**” della Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e sono relativi agli infortuni del personale marittimo che si sono verificati a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali nell’anno 2008.

Al riguardo è opportuno tener presente che la presente elaborazione statistica è stata redatta in relazione a quanto indicato nei seguenti documenti di riferimento:

- **Allegato B al D.M. 30 maggio 2000** - Modello standard per la rilevazione degli infortuni;
- **Allegato I “Fattori di fatica”** del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271;
- **Circolare MSC-MEPC.2/Circ.3** emanata in sede IMO (81^a Maritime Safety Committee, Londra - giugno 2006); è opportuno evidenziare che quest’ultima Circolare ha come obiettivo primario quello di fornire linee guida all’amministrazione marittima ed agli operatori del settore al fine di un miglioramento continuo dei programmi di prevenzione e tutela della salute del lavoratore marittimo a bordo delle navi (**SOHSP - Shipboard Occupational Health and Safety Programme**);
- **Linee Guida ILO-OHS 2001** - Sistemi di gestione della tutela e della sicurezza del lavoro;
- **Convenzione ILO MLC 2006** - Linee Guida B4.3.5 “Statistiche sugli infortuni”.

La statistica è stata elaborata, con l’ausilio del software **B.D.I.** sviluppato all’interno della stessa Divisione, al fine di poter meglio individuare gli eventuali e più appropriati interventi normativi atti a poter prevenire e limitare il numero degli infortuni e garantire, di conseguenza, un più sicuro ambiente di lavoro a bordo delle navi.

Prima di analizzare in dettaglio i dati relativi agli infortuni occorsi nel 2008, per una più utile lettura dei dati presentati, nelle tabelle seguenti si sono messi a confronto i dati 2008 con alcuni dei dati più significativi relativi agli anni 2005 - 2006 - 2007.

TABELLA N. 1: Andamento degli infortuni suddivisi per mese

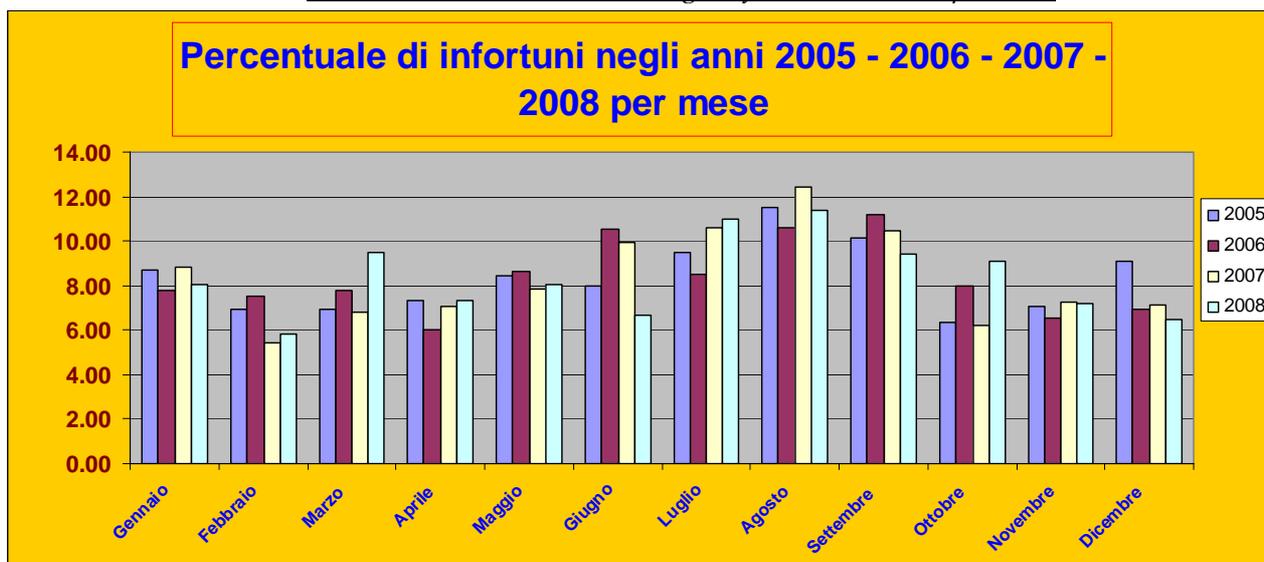
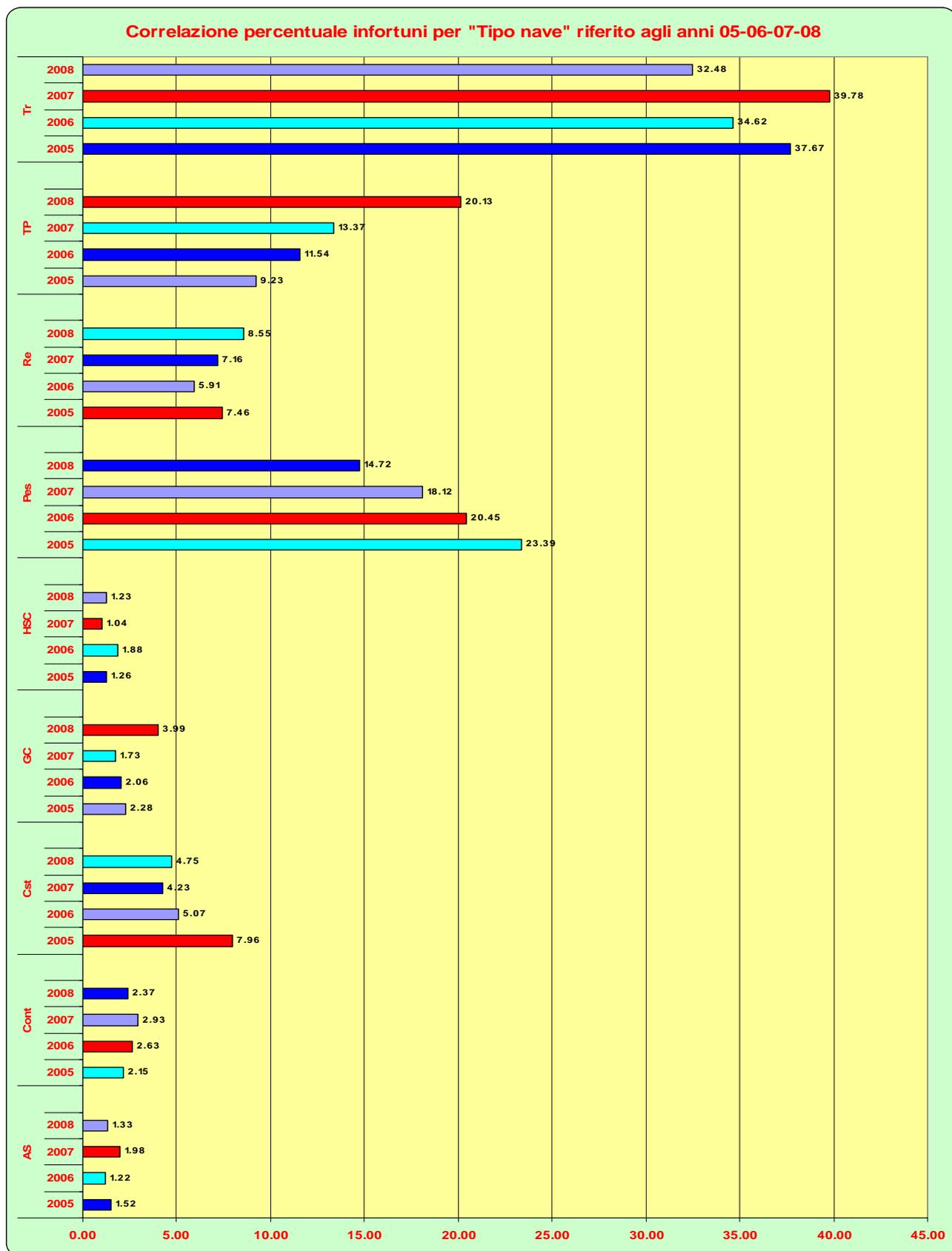
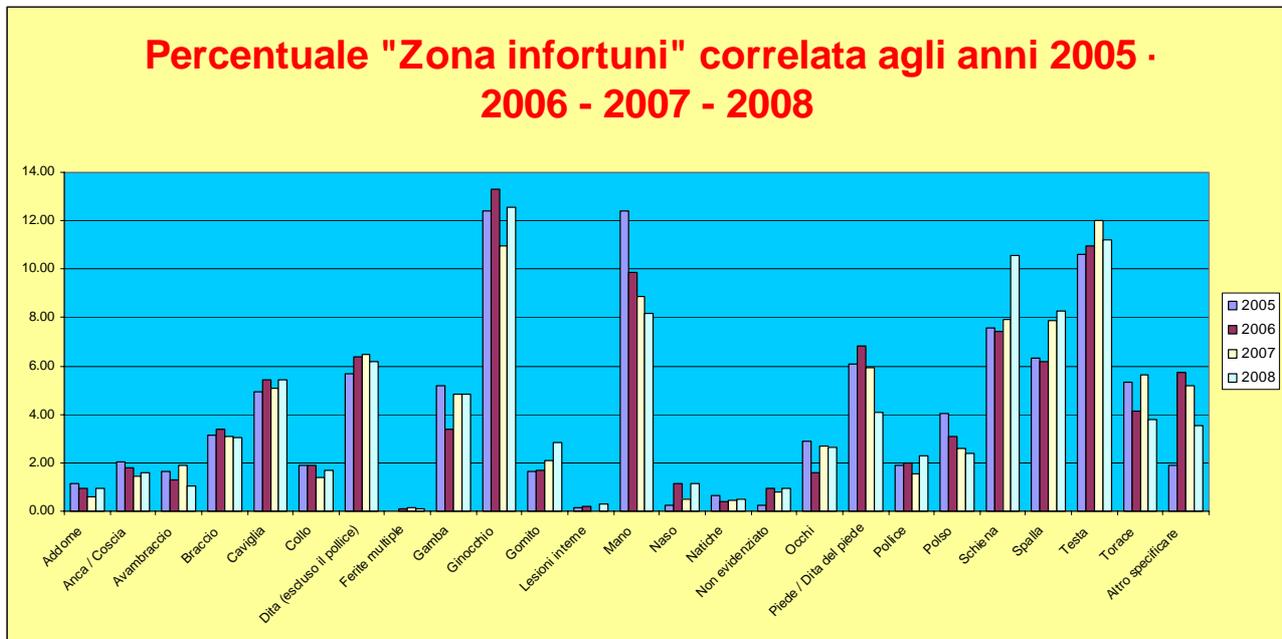


TABELLA N. 2: Infortunio distinto per tipologia di nave

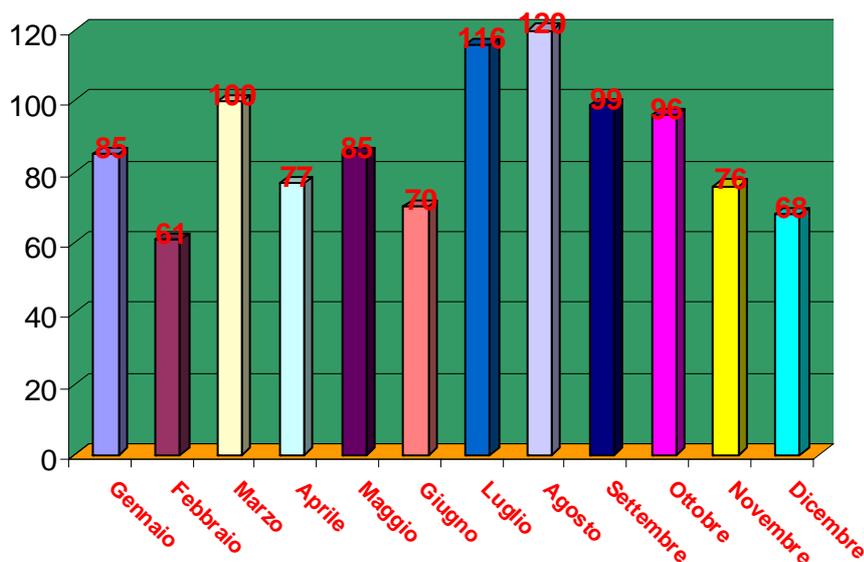


- Dall'analisi della tabella precedente si può notare che mentre la percentuale di infortuni nei pescherecci, rimorchiatori, mezzi veloci e cisterne è diminuita rispetto al periodo di riferimento 2005-2007, negli aliscafi, porta contenitori, traghetti e soprattutto nel trasporto passeggeri nel 2008 il dato è in aumento.
- Per quanto attiene i dati relativi alla zona della lesione è significativo mettere in evidenza che le zone di lesione più interessate da infortuni negli ultimi quattro anni risultano essere il ginocchio, la mano, la schiena/spalla e la testa.



Analizzando in dettaglio, nel 2008 sono pervenute segnalazioni di n. 1.053 schede di rilevazione degli infortuni. Da un primo esame dei dati si rileva che i mesi in cui si sono verificati più infortuni sono marzo, luglio, agosto e settembre.

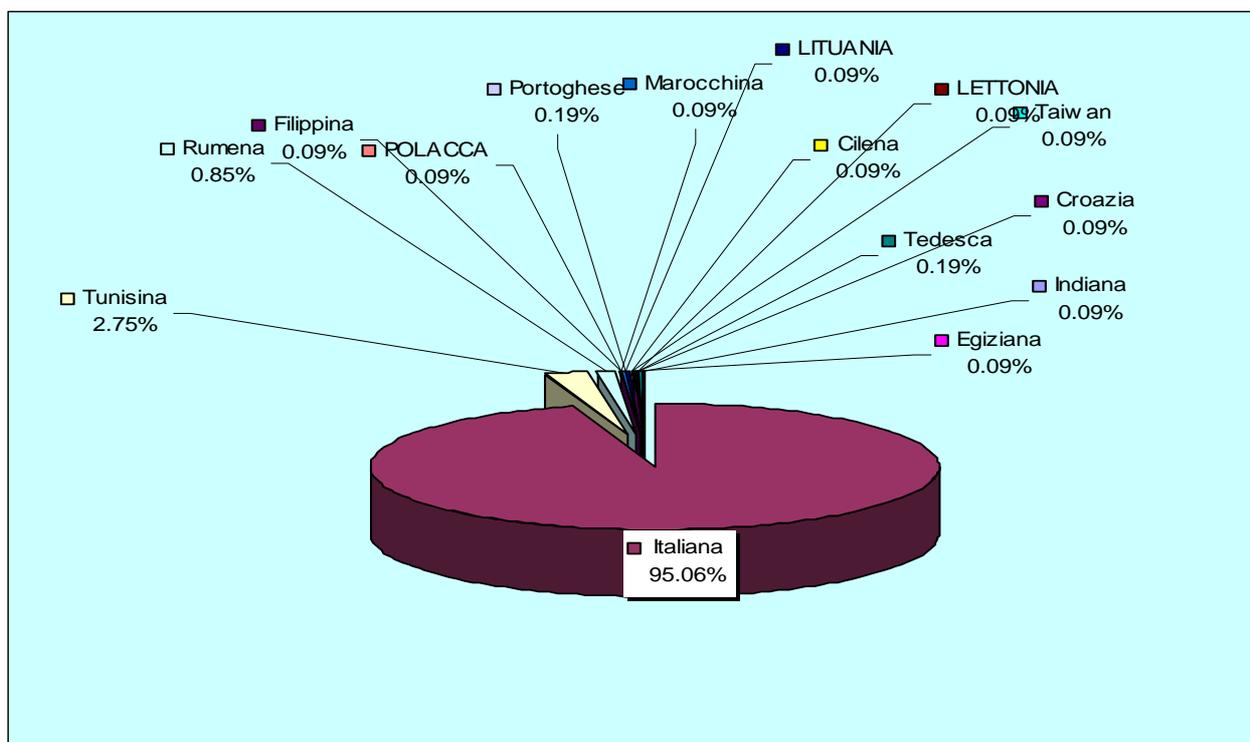
Numero infortuni rilevati nel mese



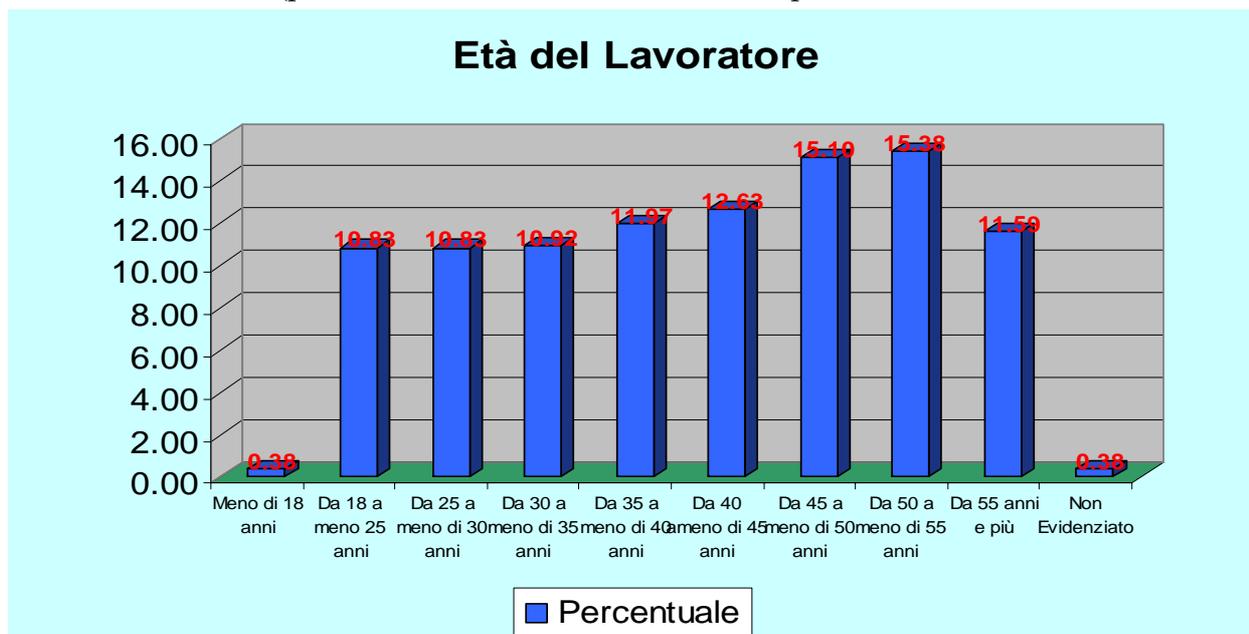
2. ANALISI DEI DATI SUGLI INFORTUNI RELATIVI ALL'ANNO 2008

SEZIONE A. Caratteristiche delle unità e dei marittimi

Si rileva anche che, ovviamente, il 95,06% degli infortunati è di nazionalità italiana, seguita dal 2,75% di nazionalità tunisina.



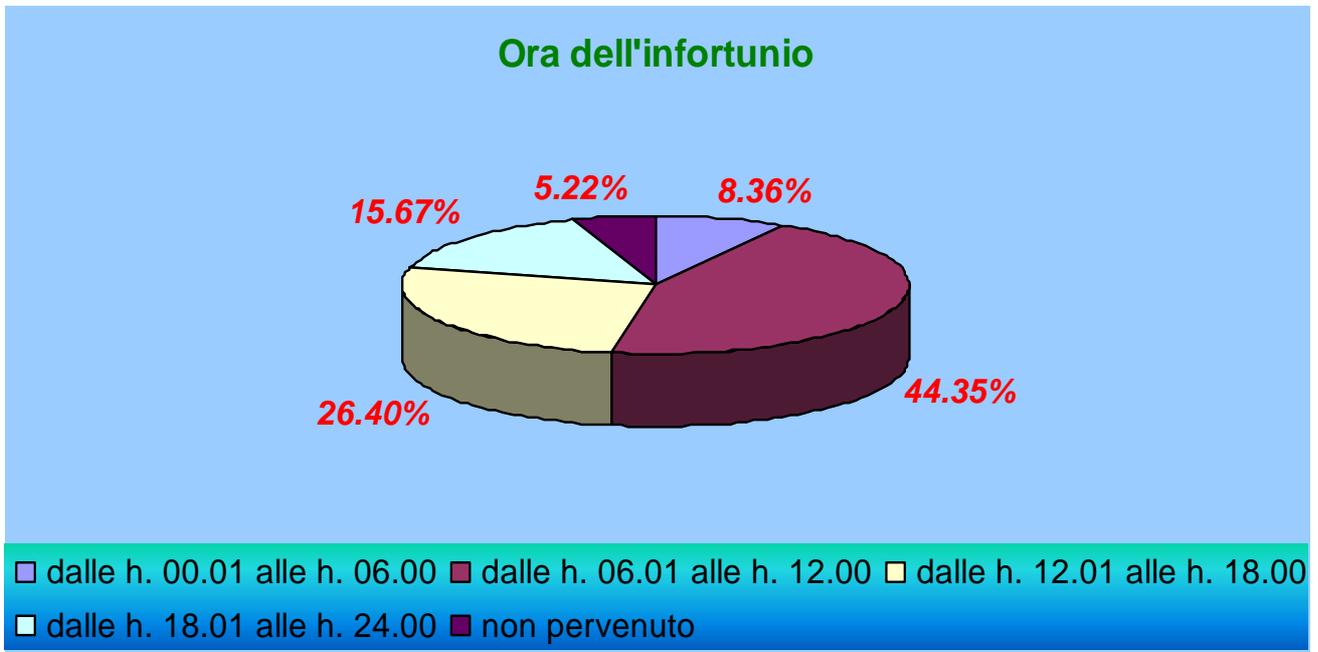
Per quanto riguarda l'età del lavoratore si nota che superando la soglia dei 40 anni, la percentuale di infortunio passa dal 10-11% (valori percentuali riferiti a marittimi con età inferiore a 40 anni) ad oltre il 15% (per marittimi con età compresa tra 50 - 55 anni).



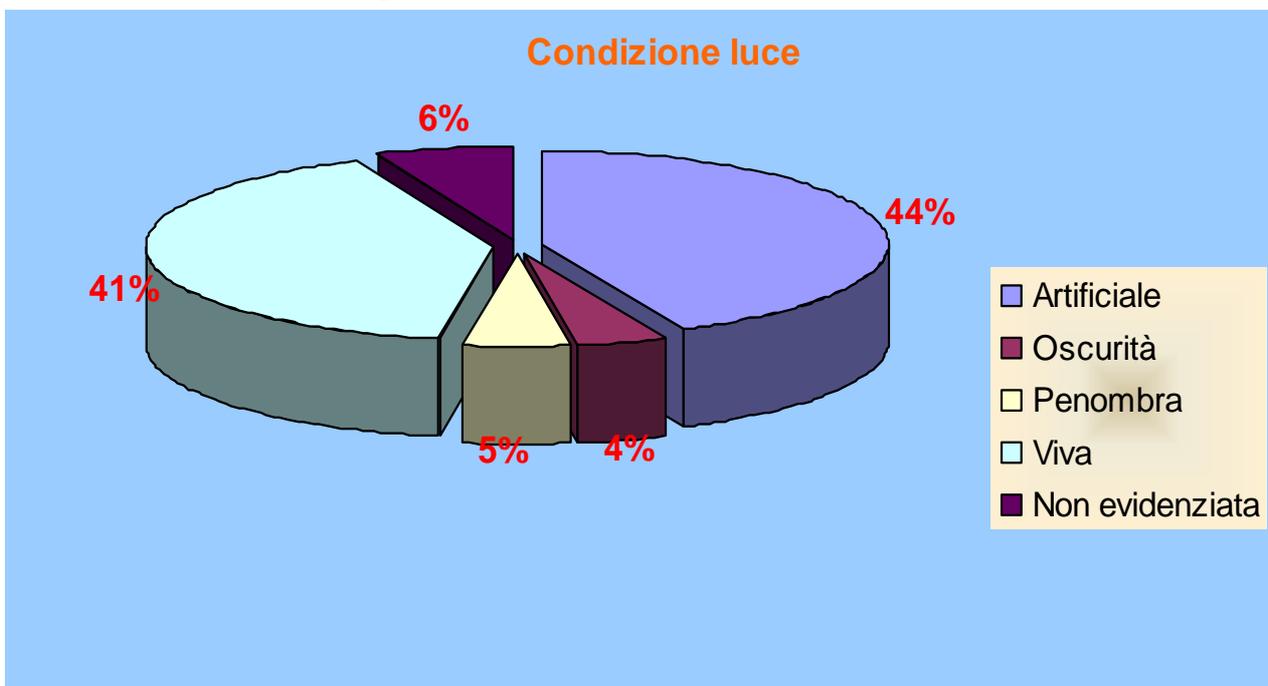
SEZIONE B. Ora dell'incidente

Per quanto riguarda l'ora dell'infortunio si evidenzia che oltre il 44 % degli infortuni totali si è verificato nella fascia oraria dalle ore 6,00 del mattino alle ore 12,00 il 26 % nella fascia oraria tra le ore 12,00 e le 18,00 mentre meno del 9 % è occorso dalle ore 24,00 alle 6,00 del mattino, ovvero nella fascia oraria che comprende anche l'orario notturno.

TABELLA N. 3: Infortuni in funzione dell'ora dell'incidente



Gli infortuni si sono verificati quasi nella stessa percentuale in condizione di luce viva e artificiale e mediamente intorno al 5% negli altri casi.



SEZIONE C. Durata abituale dell'uscita in mare ed orario di lavoro

I dati esaminati hanno evidenziato che oltre il 76,00% degli infortuni occorre a navi la cui durata abituale dell'uscita in mare è inferiore a 2 giorni e circa il 2,5% occorre su navi che abitualmente escono in mare per un periodo superiore a 22 giorni.

TABELLA n. 4: Durata uscita in mare

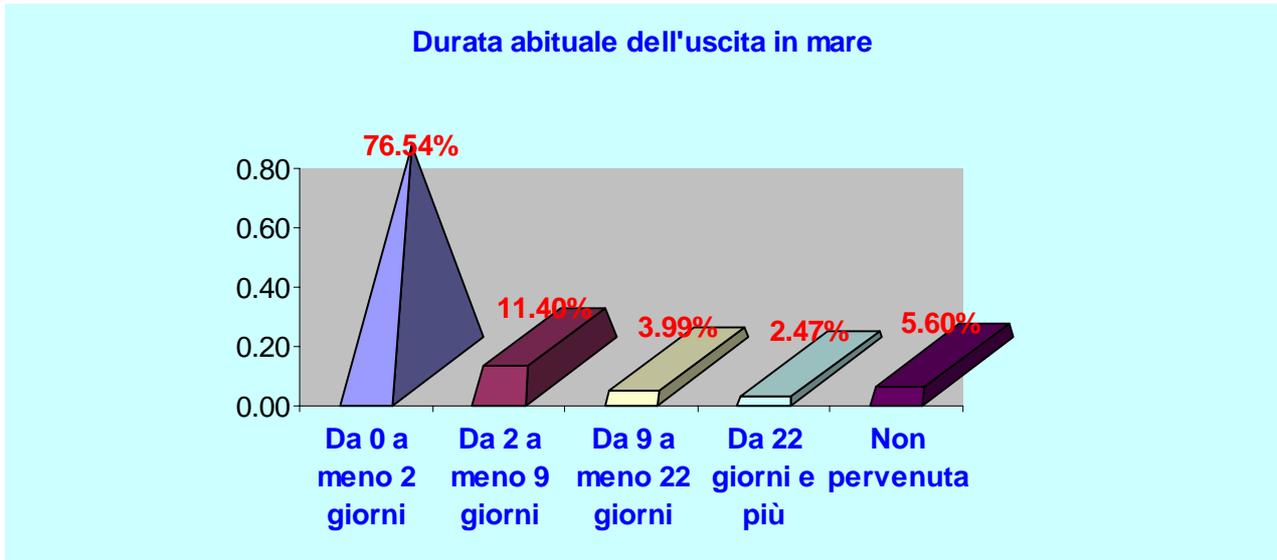
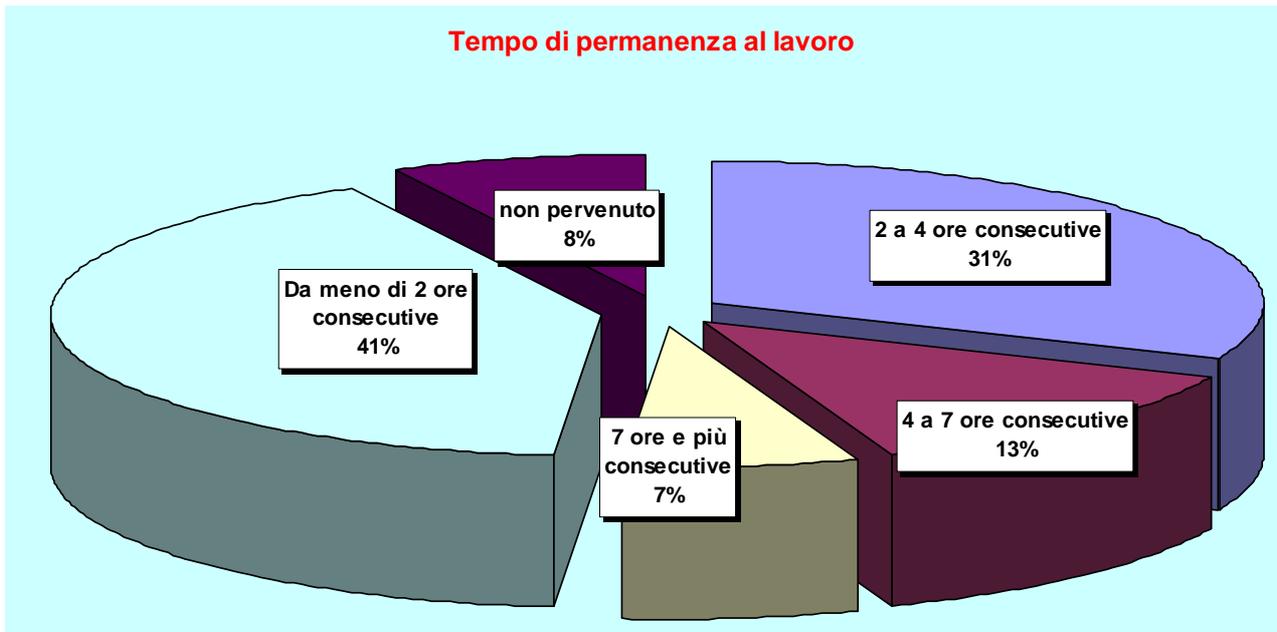


TABELLA n. 5: Orario di lavoro in mare

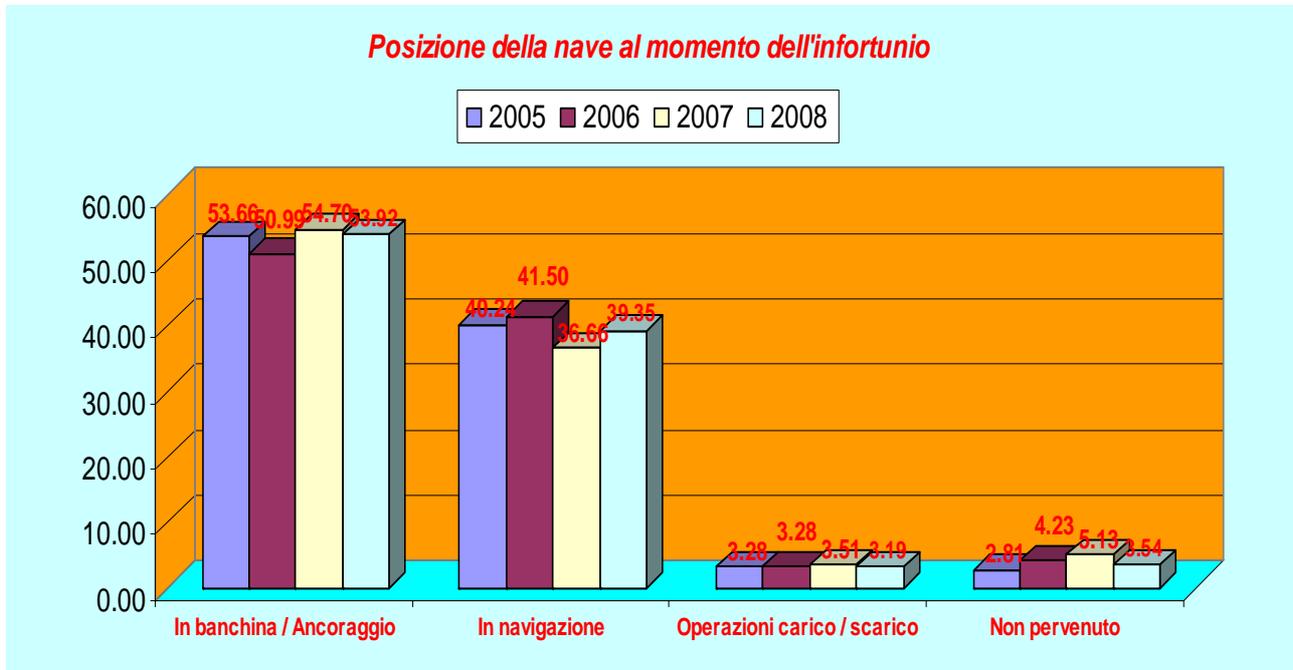
Il tempo di permanenza al lavoro è per il 41% degli infortuni al di sotto delle due ore consecutive, del 31% da due a quattro ore consecutive, mentre oltre il 20% del totale degli infortuni è occorso dopo un tempo di permanenza al lavoro superiore a 4 ore consecutive.



SEZIONE D. Posizione della nave al momento dell'incidente

Inoltre il maggior numero degli infortuni si è verificato mentre la nave era in banchina/ancoraggio (quasi il 54,00 %) in fase di ormeggio nave, mentre circa il 3% è occorso in operazioni di carico e scarico; il primo dato, tra l'altro, mantiene una costante nel tempo nel periodo preso a riferimento ovvero 2005 - 2008.

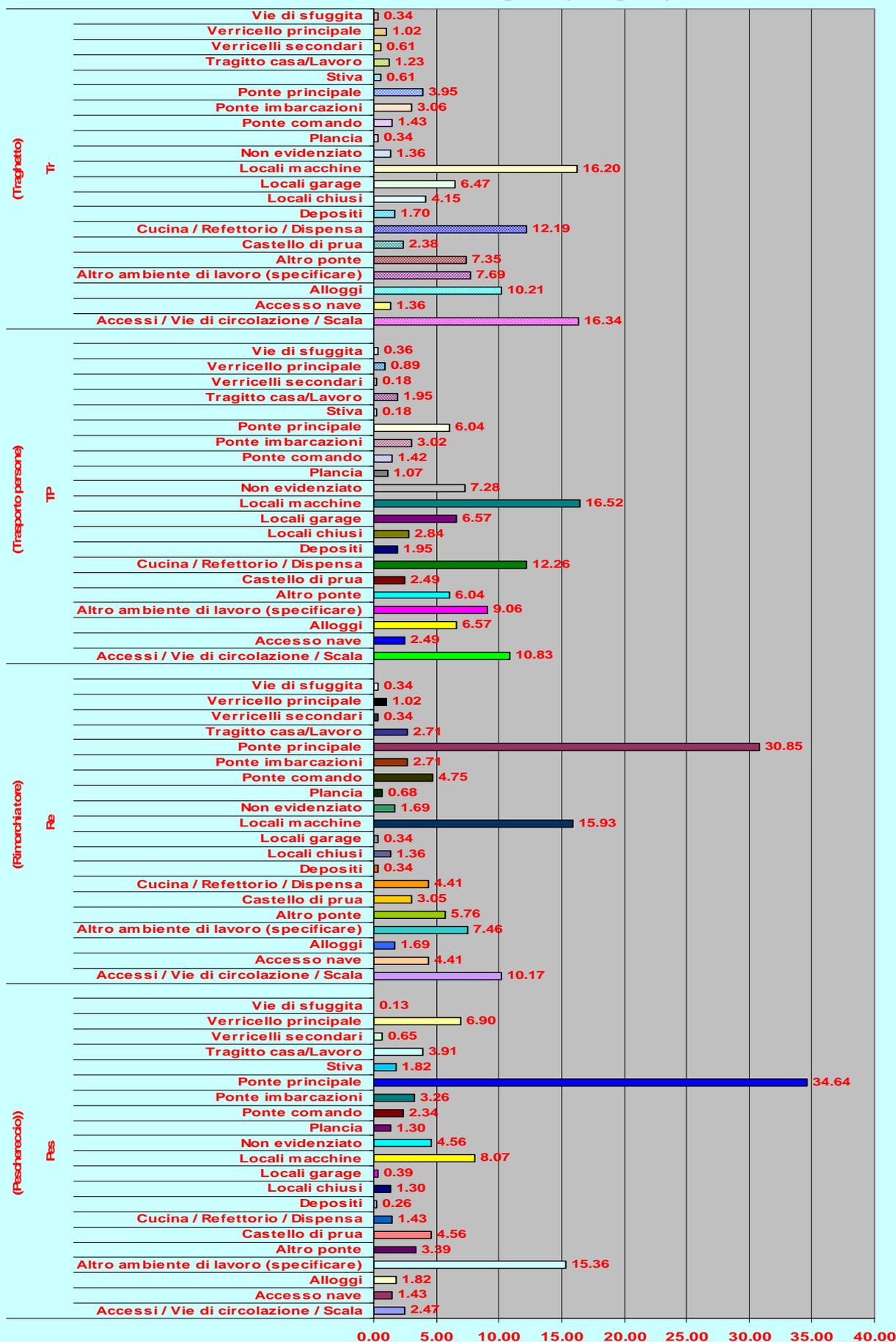
TABELLA n. 6: Posizione nave al momento dell'incidente



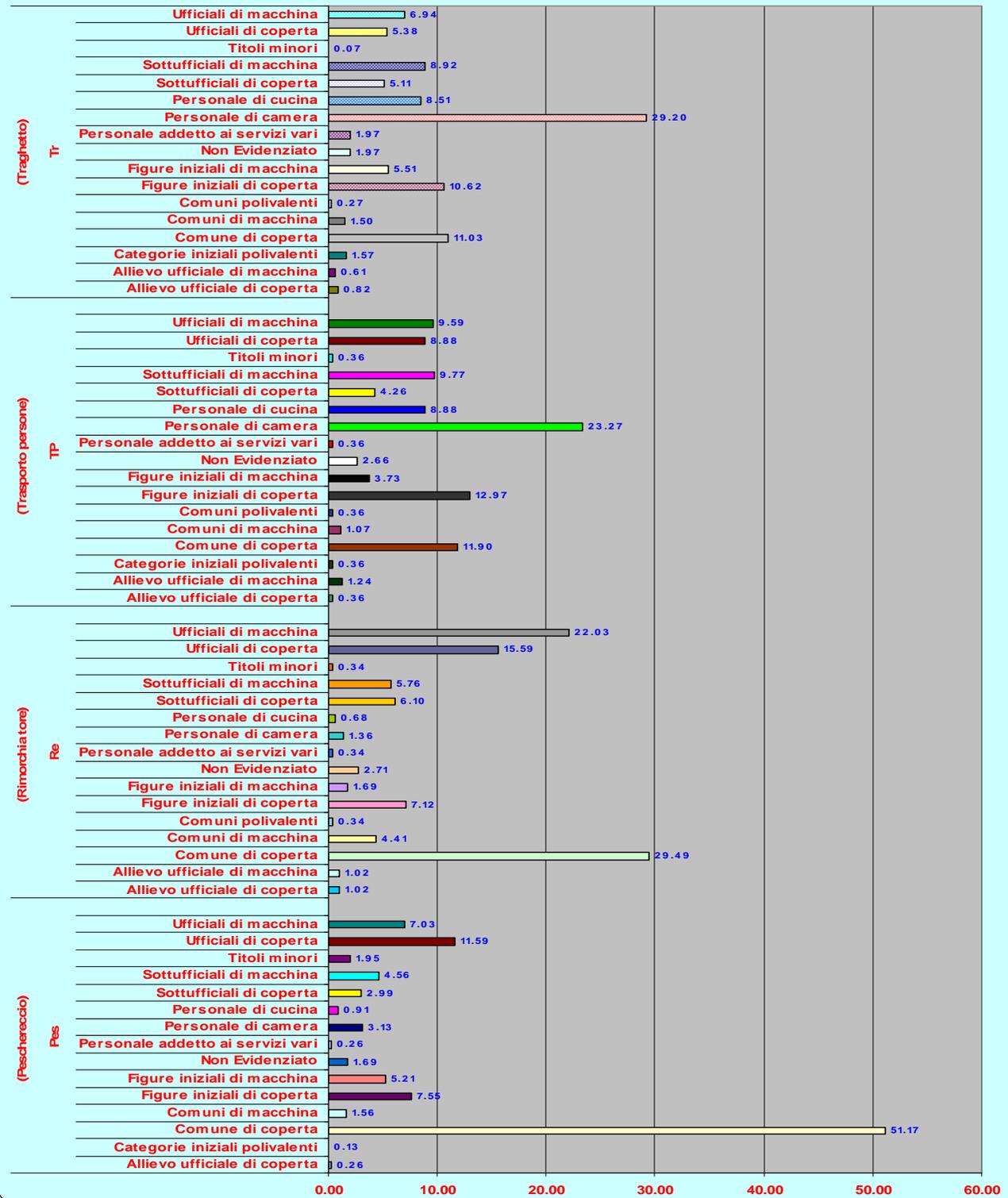
Le qualifiche a bordo maggiormente coinvolte negli infortuni sono i comuni di coperta con la percentuale del 22,89 %, seguito dal Personale di camera 17,09 % e dagli Ufficiali di Coperta 10,54%.



Percentuale di Infortuni sulla singola tipologia tipo nave



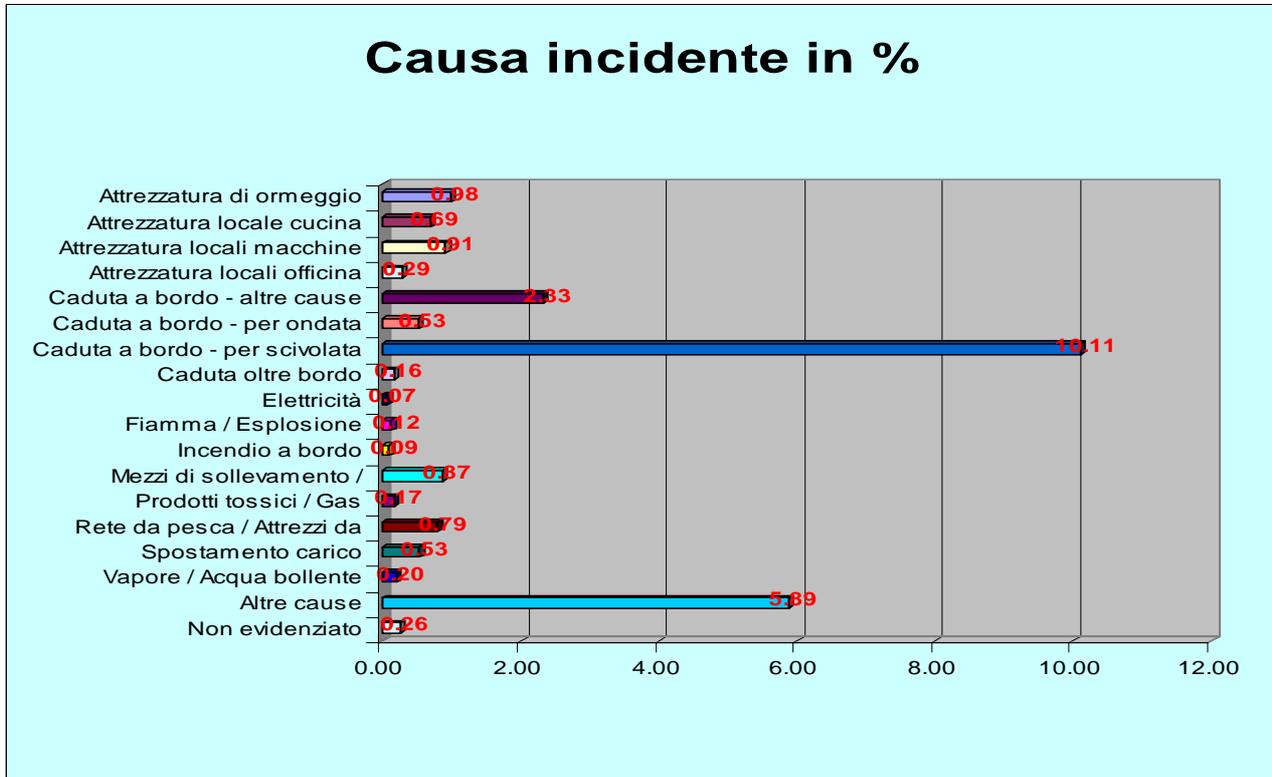
Percentuale Infortuni riferiti al singolo totale del "Tipo Nave"



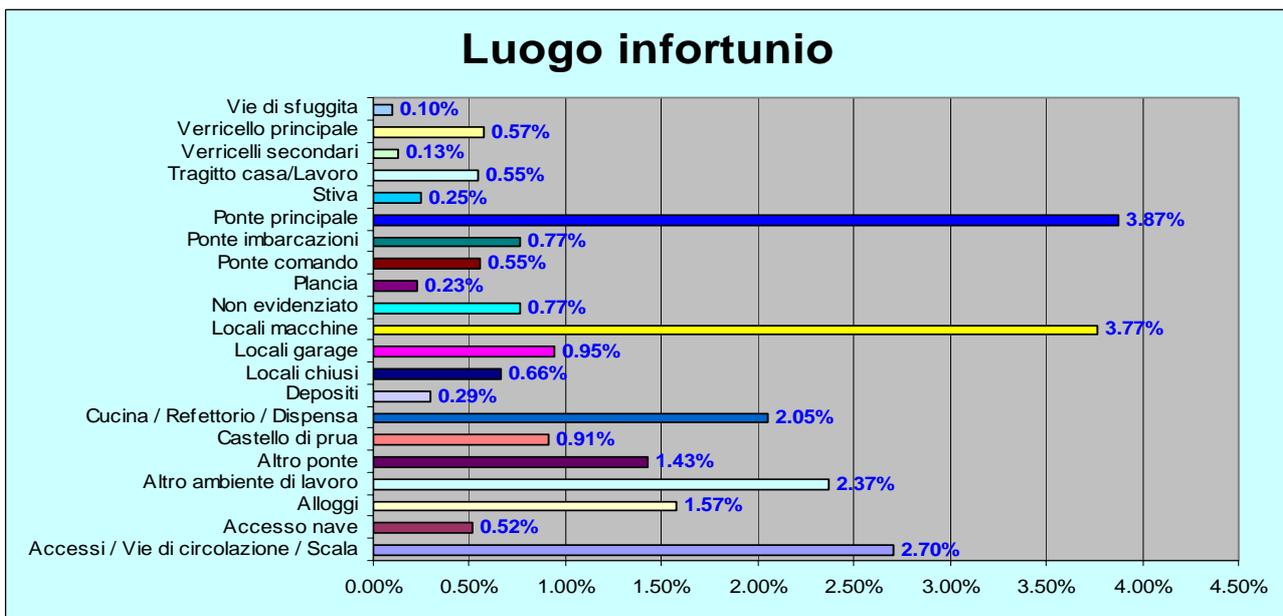
SEZIONE E. Causa dell'infortunio

Per quanto riguarda le cause dell'incidente si può rilevare, dall'esame dei dati del quadriennio 2005-2008, che in media circa il 14,00% degli infortuni è causato da "Caduta a bordo", mentre tra le altre circa un 1,00 % di infortuni è connesso all'utilizzo delle attrezzature di ormeggio.

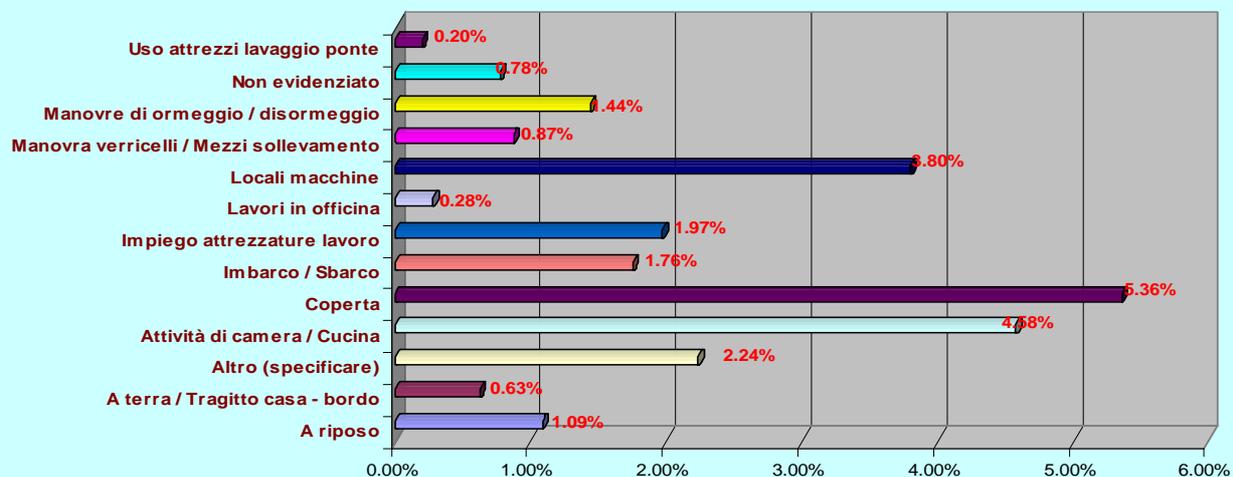
TABELLA n. 7: Infortunio distinto per tipologia di incidente



Per quanto riguarda invece il luogo dell'infortunio nella tabella seguente sono evidenziate, riferite al periodo 2005-2008, tutte le principali zone della nave luogo di infortunio; si segnala in particolare una percentuale media di infortuni del 3,87% sul Ponte principale e del 3,77% sui Locali macchine.

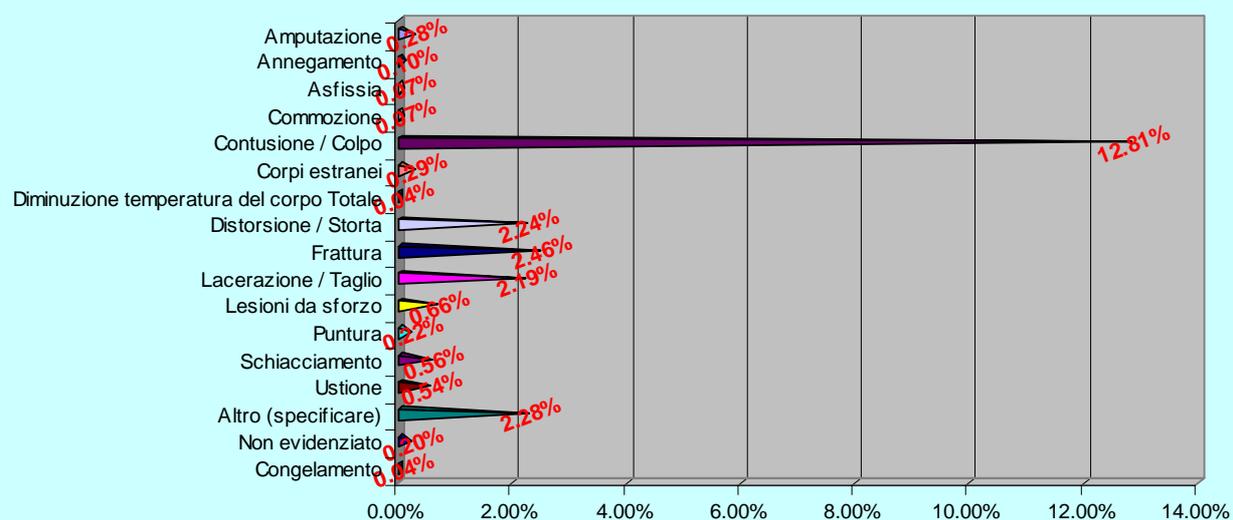


Occupazione del lavoratore al momento dell'infortunio



E' stato inoltre possibile evidenziare che il 12,81% degli infortunati ha riportato una Contusione/colpo e intorno al 3% per Distorsione/storta, Frattura e Lacerazione/Taglio.

Natura delle lesioni



3. RACCOMANDAZIONI

Da quanto sopra esposto si evince che la maggior parte degli infortuni avviene con nave in banchina, nelle prime due ore di servizio lavorativo e una durata della navigazione inferiore ai due giorni; considerato che tale valutazione conferma l'analoga distribuzione di modalità/tipologia di infortuni riscontrata negli ultimi anni, si ribadiscono le considerazioni espresse nella "Relazione sugli infortuni riferita agli anni 2005-2007":

1. le operazioni potenzialmente più pericolose sono quelle inerenti l'ormeggio ed il disormeggio o le manovre di accostata in banchina in generale e le navi più esposte sono sostanzialmente quelle che effettuano una navigazione breve (di durata media inferiore a 48 ore);
2. contrariamente a quanto si potrebbe pensare il numero di infortuni decresce con l'aumento della durata della navigazione; quindi più che lo stress e la fatica derivanti da una lunga navigazione sembrerebbe costituire un maggiore fattore di rischio la durata e l'articolazione del servizio giornaliero che può passare da un'organizzazione del lavoro articolata in ore di lavoro e di riposo secondo un turno di 4 + 8 per lunghe navigazioni, ad un 6 + 6, con comandanti in guardia, per navigazioni di tipo mediterraneo ed a 14 ore consecutive, per navigazione limitate ad una giornata lavorativa.

Dall'analisi della distribuzione degli infortuni viene evidenziato che:

- le cause di incidente più comuni sono quelle dovute a cadute in seguito a scivolate;
- la maggior parte degli infortuni avviene, con riferimento ai luoghi di lavoro, sul ponte principale, nei locali garage, sulle vie di accesso, di circolazione e scale e negli alloggi;
- le occupazioni principali del lavoratore al momento dell'infortunio sono in attività di coperta, nel locale garage nelle fasi di imbarco e sbarco, nei locali macchine, sul ponte in fase di ormeggio e disormeggio;
- la natura delle lesioni è causata principalmente da colpi e contusioni;
- le zone maggiormente coinvolte sono la testa, le ginocchia, le mani e i piedi.

Da quanto sopra esposto si ritiene di richiamare l'attenzione delle società armatrici sulle seguenti problematiche:

1. i pavimenti delle zone di lavoro e le vie di accesso siano liberi da ostacoli, conformi alle condizioni d'uso con particolare riguardo ai materiali antiscivolo, alla pulizia ed alla distanza minima tra macchinari;
2. le scale dotate per quanto possibile di ringhiere e corrimano con gradini di dimensioni idonee e dotati di antiscivolo ed il personale addestrato all'uso corretto delle stesse;
3. assicurarsi che il personale usi o indossi i dispositivi di protezione individuali (DPI) con particolare riferimento a: casco, guanti, scarpe di sicurezza, cuffie di protezione dal rumore;
4. le operazioni di imbarco e sbarco nei locali garage siano effettuate con la massima attenzione, secondo le procedure di sicurezza riportate nel Manuale di gestione della sicurezza dell'ambiente di lavoro (rif. art. 17 d. lgs. 271/99);
5. il personale sia addestrato alla corretta manipolazione degli oggetti o attrezzi di lavoro e che gli stessi abbiano adeguati sistemi di impugnatura;
6. i livelli di illuminazione siano sufficienti in numero e potenza;
7. il personale sia impegnato in operazioni lavorative comprese nel loro mansionario.

