



Aris Capra

Sportello Sicurezza CDLM Genova



SEZIONE II

VALUTAZIONE DEI RISCHI

Art. 28 (Oggetto della valutazione dei rischi)

1. La valutazione di cui all'articolo 17, comma 1, lettera a), anche nella scelta delle attrezzature di lavoro ..., nonché nella sistemazione dei luoghi di lavoro,
deve riguardare tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, ivi compresi *quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti* a rischi particolari, tra cui anche quelli collegati allo **stress lavoro-correlato**, ..., e quelli riguardanti *le lavoratrici in stato di gravidanza*, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 26 marzo 2001, n. 151, nonché quelli connessi alle *differenze di genere*, all'*età*, alla *provenienza* da altri Paesi e quelli connessi alla specifica *tipologia contrattuale* attraverso cui viene resa la prestazione di lavoro ...



Un buon DVR

- Deve tener conto quindi di tutte le variabili che permettano di diversificare i lavoratori allo scopo di valutare se ed in quale misura la esposizione ad un pericolo li possa esporre a rischi diversi.
- Gruppi omogenei diversificati quindi e non solamente nel significato storico del termine

AMBIENTE DI LAVORO

FATTORI NOCIVI



1961 Ivar Oddone – Gastone Marri



NESSUN

FATTORE

NOCIVO



FATTORI NOCIVI

1° GRUPPO



FATTORI NOCIVI

2° GRUPPO



FATTORI NOCIVI

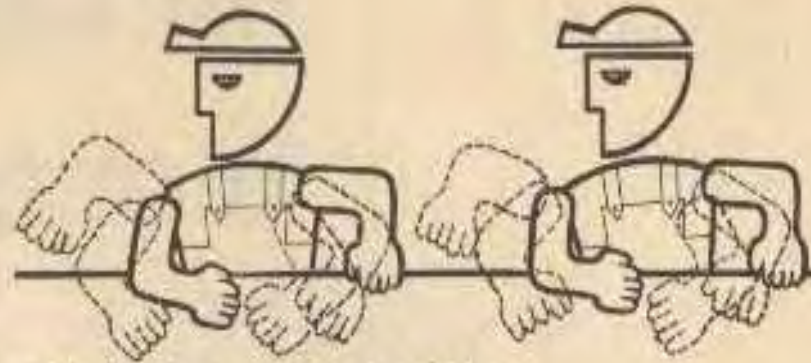
3° GRUPPO



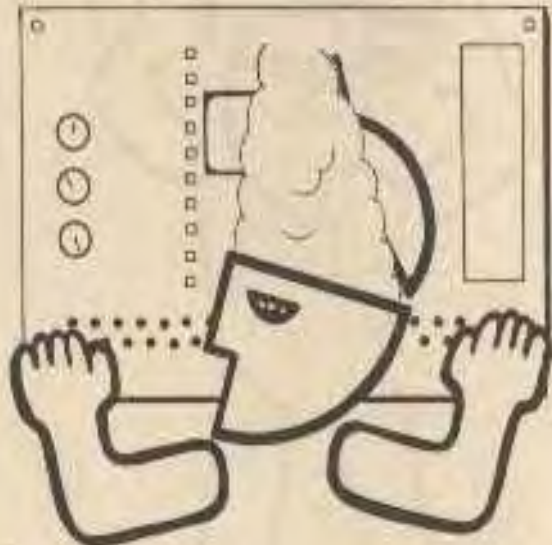
**LAVORO
FISICO**

FATTORI NOCIVI

4° GRUPPO



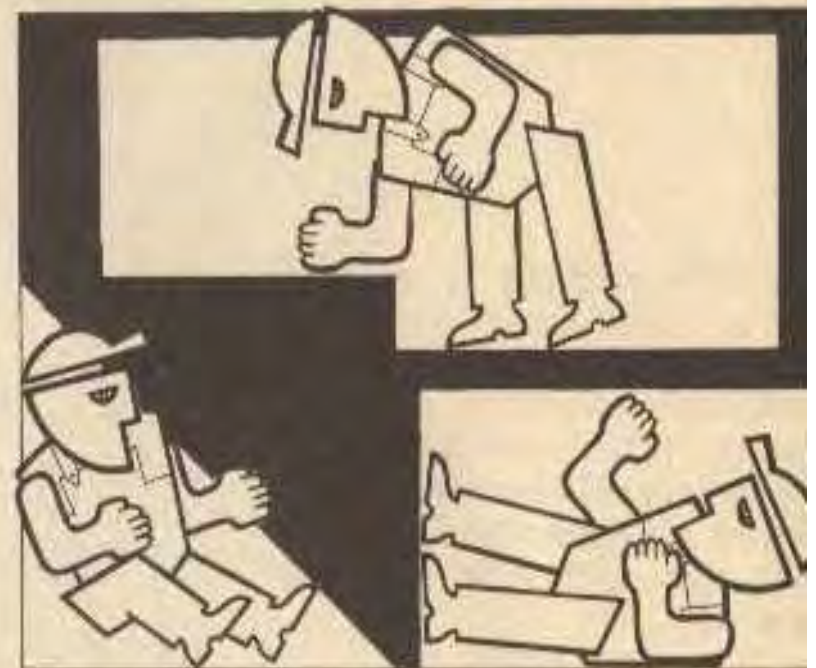
**RITMI ECCESSIVI
MONOTONIA · RIPETITIVITA'**



**ANSIA
RESPONSABILITA'**

**ALTRI
EFFETTI
STANCANTI**

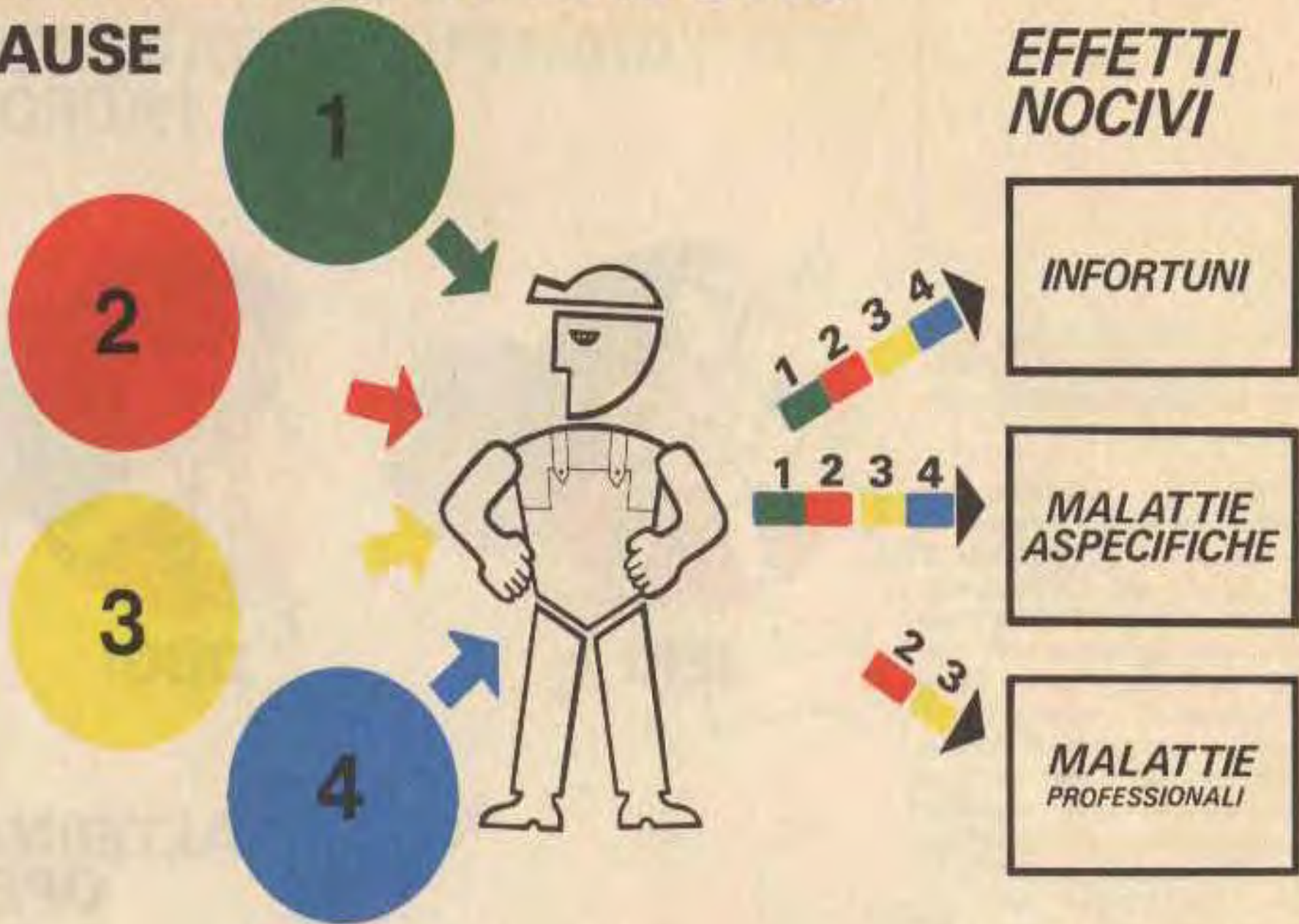
POSIZIONI DISAGEVOLI



AMBIENTE DI LAVORO

CAUSE

EFFETTI
NOCIVI



3°GRUPPO

LAVORO FISICO



EFFETTI NOCIVI

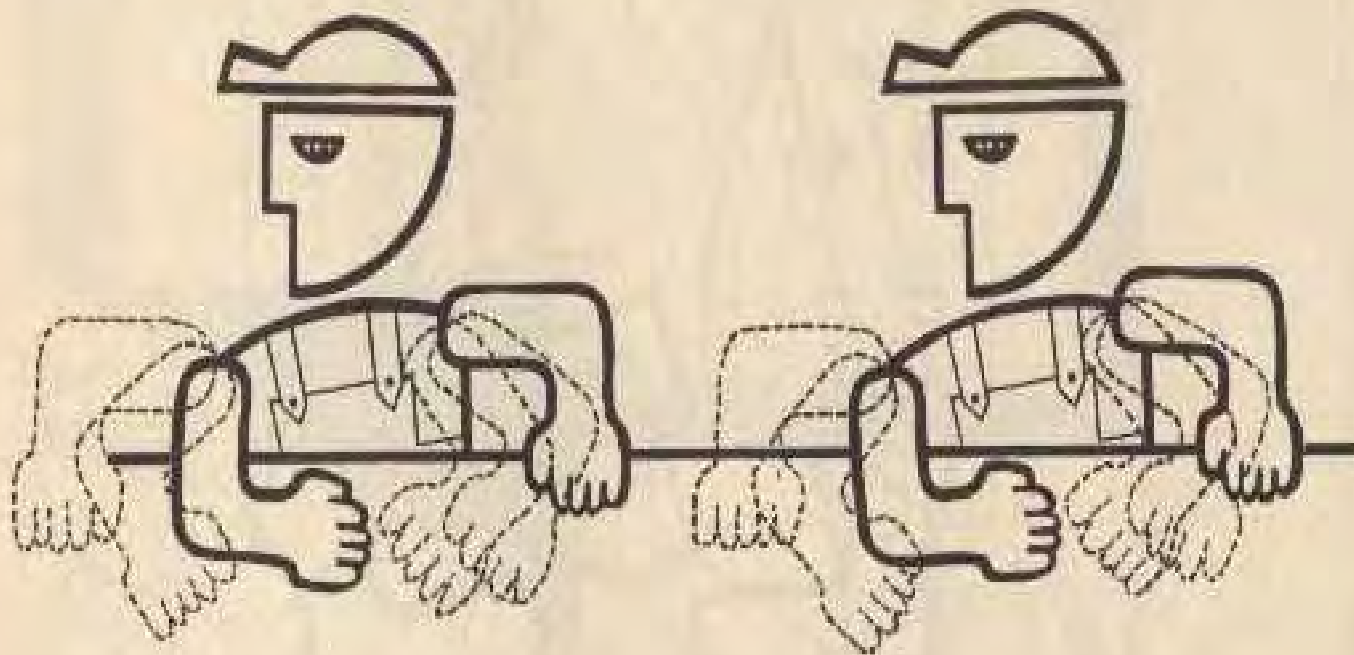
INFORTUNI

**MALATTIE
ASPECIFICHE**

4° GRUPPO

**RITMI ECCESSIVI. MONOTONIA
RIPETITIVITA'**

***EFFETTI
NOCIVI***



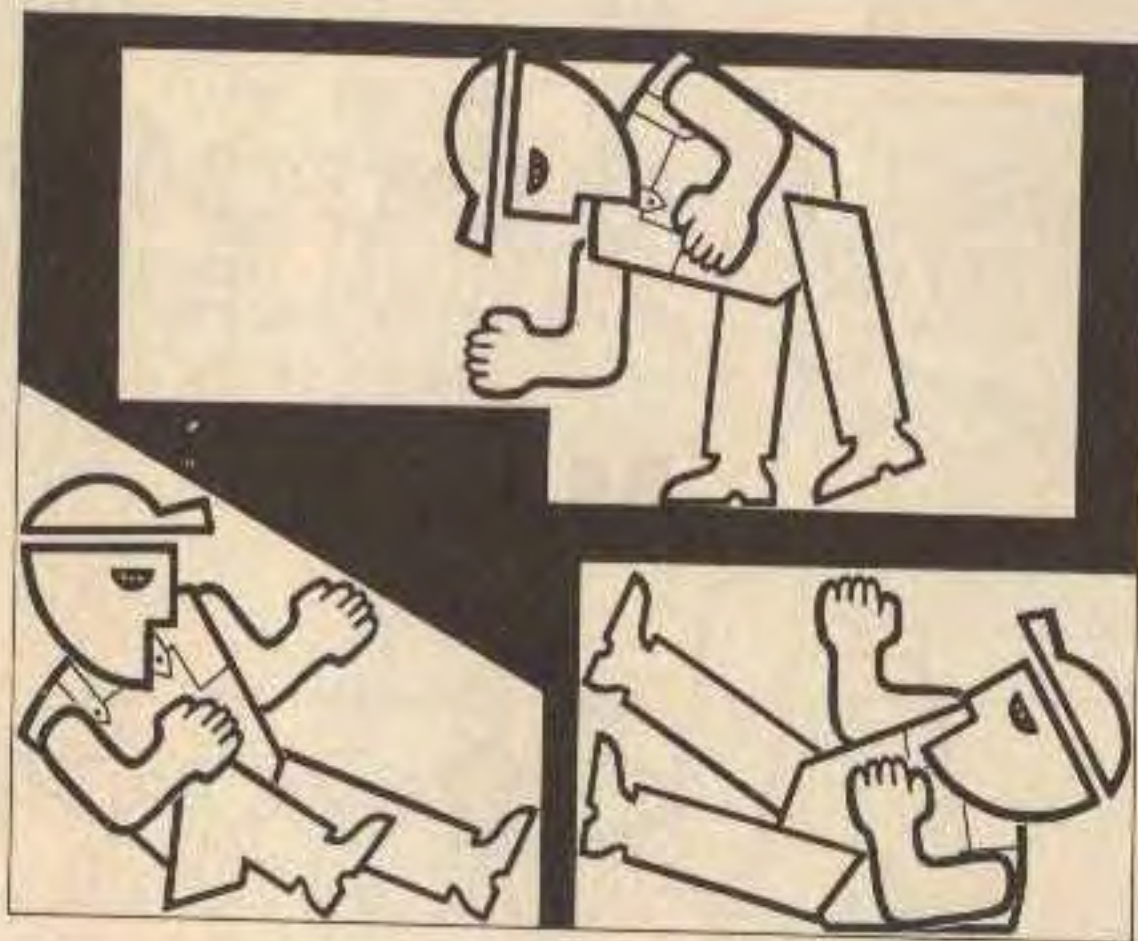
INFORTUNI

***MALATTIE
ASPECIFICHE***

4° GRUPPO

POSIZIONI DISAGEVOLI

EFFETTI NOCIVI



INFORTUNI

*MALATTIE
ASPECIFICHE*

GIUGNO 1970

ALLA ZOPPAS DI CONEGLIANO

1500

OPERAI

ANALIZZANO LE LORO CONDIZIONI



IO SONO
L'OPERAI O DELLA
ZOPPAS
CHE LAVORA A
RITMO VINCOLATO

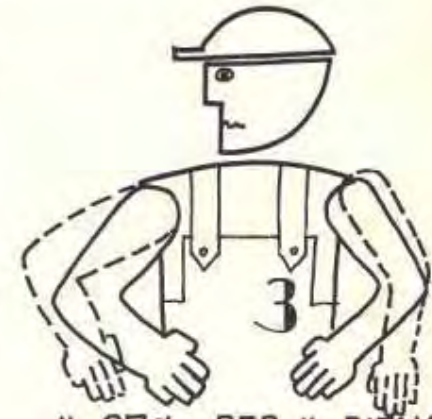
HANNO COORDINATO ED ELABORATO LA RICERCA I MEDICI E GLI STUDENTI
DELL'ISTITUTO DI MEDICINA DEL LAVORO DELL'UNIVERSITA' DI PADOVA.
I DATI SONO STATI ELABORATI DAL CALCOLATORE ELETTRONICO DELLO
STESSO ISTITUTO - LA VISUALIZZAZIONE DEI DATI DELL'INCHIESTA E' STATA CURATA
DAL COLLETTIVO FORMAZIONE - INFORMAZIONE PIR-PAN - VILLA DI BOLOGNA

A FINE LAVORO IL **59%**
E' DA MOLTO A MOLTISSIMO
STANCO



IL 32% PER LA FATICA MUSCOLARE

IL 31% PER I **CAP**



IL 67% PER IL RITMO

IL 51% PER
INSEGUIRE
LA CATENA





C'è fatica e fatica

- La “fatica” del parlare
 - Radio taxi
 - Cantanti lirici e coristi
 - Insegnanti
 - Il lavoro dello Sportello genovese

Art. 6. Obblighi dell'armatore e del Comandante.


1. L'armatore delle navi o unità di cui all'articolo 2 in relazione alle caratteristiche tecnico-operative dell'unità, **valuta i rischi per la sicurezza e per la salute dei lavoratori marittimi** predisponendo il Piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro che deve contenere i seguenti elementi:
 - a) progetto dettagliato dell'unità - nel quale sono riportate le sistemazioni inerenti l'ambiente di lavoro;
 - b) specifica tecnica dell'unità, comprendente **tutti gli elementi ritenuti utili per l'esame delle condizioni di igiene e sicurezza del lavoro** presenti a bordo della nave;
 - c) **relazione tecnica sulla valutazione dei rischi per la tutela della salute e la sicurezza del lavoratore marittimo connessi allo svolgimento dell'attività lavorativa a bordo**; nella relazione sono specificati i criteri adottati per la valutazione stessa e le misure di prevenzione e protezione dei lavoratori, nonché il programma di attuazione di eventuali interventi migliorativi dei livelli di igiene e sicurezza a bordo.
- ...5. L'armatore ed il Comandante della nave, nell'ambito delle rispettive attribuzioni e competenze, sono obbligati a: ...
 - d) **organizzare il lavoro a bordo, in modo da ridurre al minimo i fattori di fatica** di cui all'Allegato I e verificare il rispetto della durata del lavoro a bordo secondo quanto previsto dal presente decreto e dai contratti collettivi nazionali di categoria;



271/99

Art. 11. Orario di lavoro a bordo delle navi mercantili.

- 11. Il comandante della nave ha il diritto di esigere dai lavoratori marittimi le necessarie prestazioni di lavoro, anche sospendendo il programma di ore di lavoro e di ore di riposo e sino al ripristino delle normali condizioni di navigazione, per le attività inerenti:**
- a) la sicurezza della navigazione in relazione a situazioni di emergenza per le persone imbarcate, per il carico trasportato e per la stessa nave; ...



Ma se le tabelle di armamento non sono rispettate *siamo sempre in "sicurezza nave"*.

E quelle ore "obbligatorie" di straordinario giornaliero sono parte determinante della mia busta paga.

E se non le faccio non mi reimbarcano più.

Campagna internazionale per l'adeguatezza del personale navigante

| text only | accessibility | site help | site map | [My ITF login](#) | [register](#)



itfglobal.org/

International Transport Workers' Federation

Home > Seafarers > Fatigue

Fatigue

Google free translation: Italiano, Norske, Português, Türk, 中文的, 한국의, Bahasa Melayu, മലയാളം, हिंदी, العربية, தமிழ், Kiswahili, Deutsch, Español, Français, Svenska, Русский, العربية

Seafarer fatigue is a serious problem, on which the ITF is campaigning to raise awareness and to address the fundamental issue of minimum levels of safe manning. The publications below have been produced to further this aim.

"Adequate manning and seafarers' fatigue: The international perspective" is an academic report written by Professor Andy Smith of the Centre for Occupational and Health Psychology, Cardiff University.

"Seafarer Fatigue: Where next?" is a summary document based on the above report and the results of a six-year research programme led by the same author, entitled "Seafarer Fatigue: The Cardiff Research Programme"

"Fight Fatigue!" is a campaign package consisting of a brochure and poster designed to assist unions in lobbying their administrations.

Related documents:

-  Adequate Manning and Seafarers' Fatigue: the International Perspective (408kb PDF)
This document is in English only
-  Seafarer fatigue - where next? (481kb PDF)
This document is in English only
-  Fatigue Poster (404kb PDF)
This document is also available in the following languages:
FRA Fatigue Poster (404kb PDF)
RUS Fatigue Poster (117kb PDF)
SPA Fatigue Poster (404kb PDF)

[top](#) ^

Home > [About us](#) > [Solidarity](#) > [Flags of Convenience campaign](#) > **Seafarers** > [Dockers](#) > [Civil Aviation](#) > [Railways](#) > [Road Transport](#) > [Urban Transport](#) > [Tourism](#) > [Inland Navigation](#) > [Education](#) > [Young Workers](#) > [Women](#) > [Fisheries](#) > [ETF Home](#) > [Congress 2010](#)

[Transport International Magazine](#)



Global Delivery | [HIV/AIDS](#)

Quick search

 [Go](#)

[Advanced search](#)

Seafarers

- [About this Section](#)
- [Message to Seafarers](#)
- [Policies](#)
- [Fatigue](#)**
- [ICONS](#)
- [Women Seafarers](#)
- [Seafarers' Bulletin](#)
- [Fair Treatment of Seafarers](#)
- [Communicating with Seafarers](#)
- [Maritime Roundtable](#)
- [Publications](#)

Publications

[Seafarer fatigue - where next?](#)



Fatigue Poster





LUCHA CONTRA LA FATIGA

la seguridad de los buques requiere una dotación realista



LUTTER CONTRE LA FATIGUE

pour des navires

per navi più sicure i numeri devono essere reali

БОРИТЕСЬ С УСТАЛОСТЬЮ

Надежным судам – реальную укомплектованность экипажа



FIGHT FATIGUE

safer ships demand realistic manning



Trasporti marittimi

Il numero di marittimi europei sta diminuendo a causa della loro graduale sostituzione con cittadini di paesi terzi.

Molti armatori europei decidono di cambiare bandiera alle loro navi allo scopo di ridurre i costi di equipaggio, aggirando in molti casi le norme internazionali ed europee sulle condizioni di lavoro e sicurezza a bordo, quindi ricercando in tali ambiti ulteriori vantaggi competitivi.

L'obiettivo di disporre di “posti di lavoro migliori” in mare, a cui si riferisce la strategia di Lisbona, potrebbe essere raggiunto solo se temi come pratiche discriminatorie, dumping sociale, elevata flessibilità e cattive condizioni di lavoro e di vita a bordo fossero realmente affrontate dalle autorità competenti sia a livello nazionale che europeo.



E poi c'è la CRISI

“cosa è mai l'igiene, quando è in questione la fame?”

“negli opifici ho incontrato perfino delle bambine di 4 soli anni, pallide, triste, sbigottite dalla rigida disciplina dell'opificio, stanche da morire, in piedi sempre e sempre nello stesso posto, vigile e silenziose, per 12, 14 e fin 15 ore sulle 24”

“Senza i pochi centesimi guadagnati con tanto martirio i bimbi e l'intera famiglia morivano di fame. Non c'era altro”

“Si dia la massima efficacia alla protezione dei bambini. Questi non devono lavorare – debbono essere provveduti.

Ma lasciate che la donna, che ben sovente ha sulle spalle il peso della famiglia, giudichi essa stessa delle sue opportunità e convenienze.

Non troncate le mani alle madri che hanno figli da mantenere in nome di un dottrinarismo che vuol condannarle a morir di fame sane, perché non si ammalino lavorando”



E poi c'è la CRISI


- **Oggi come nel 1898, è meglio avere un lavoro od un lavoro sicuro?**
- **Ma secondo il legislatore il lavoro, qualunque lavoro, o è sicuro o non è un lavoro.**

E il peggio non è passato



"Stiamo firmando adesso un protocollo di intesa - ha annunciato Lupi ad Agosto - che anticipa i contenuti della legge delega **che dica che i controlli si faranno una sola volta. Basta controlli a ripetizione**".

"L'obiettivo - ha detto il ministro - è quello di **sostituire la parola rigore con la parola crescita**, non a caso nel decreto del Fare è arrivato un segnale importante e fondamentale.



La fatica e la valutazione dello SLC in tempo di “crisi”

Michele Ficara Manganeli, presidente di Assodigitale, alla richiesta di dati sulla valutazione del rischio SLC nelle imprese associate risponde:

“Non abbiamo effettuato analisi sul tema e non disponiamo di nessun monitoraggio.

In questo momento di forte crisi economica le aziende hanno altre priorità, tra cui sopravvivere e non fallire.”

Tradotto



Siamo entrati nella CRISI male, ma ne usciremo peggio, come prima della '626.

Con in mezzo 20/30 mila morti e centinaia di migliaia di lavoratori infortunatisi gravemente a causa di un lavoro faticoso e insicuro.