

GUIDA EUROPEA ALLA

prevenzione degli incidenti in mare e alla **sicurezza** dei pescatori



REFOPE



Una iniziativa delle parti sociali del settore della pesca
cofinanziata dall'Unione europea / Maggio 2007





• Questa guida appartiene a :

• Telefono :

La guida contiene consigli e raccomandazioni minime per la sicurezza e la salute dei pescatori che lavorano a bordo di navi da pesca. Non si tratta di un manuale di sicurezza né di un'alternativa ad una vera formazione in materia, ma ci auguriamo che permetta di comprendere la necessità di una formazione, conoscenza e competenza in materia di sicurezza. L'uso di questa guida non esonera dagli obblighi legali nazionali e europei in materia.

Attenzione! Le procedure riferite nella guida possono differire da quelle applicate a bordo del vostro peschereccio.

Maggio 2007

“

“Erano le 20. Ero uscito dalla cucina e stavo portando la cena in timoneria. Il mare era grosso. Ad un tratto la nave tuffò di prua nella gola di un’onda, persi piede mentre mi trovavo sulla scaletta e venni scaraventato in mare. Nessuno mi vide cadere. Era buio. Dopo quanto tempo l’equipaggio si sarebbe accorto che mancavo a bordo ? Mi avrebbero ritrovato vivo ?”

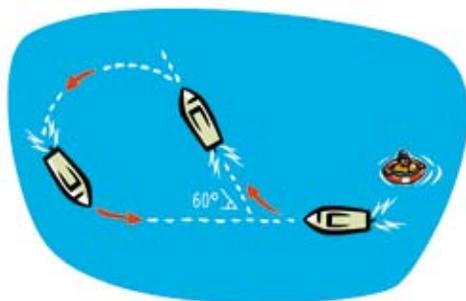
”

Thior, August 2006

Uomo a mare (MOB)

Le situazioni di uomo a mare sono frequenti sulle navi da pesca e troppo spesso, purtroppo, si concludono con la perdita di una vita umana. È pertanto essenziale essere preparati a questa eventualità sapendo cosa fare esattamente e come collaborare organicamente come equipaggio per recuperare la persona caduta in mare. Il migliore modo per prepararsi è di esercitarsi e discutere insieme la procedura da seguire.

GIRARE la nave per avvicinarsi al naufrago. Lanciare in mare un salvagente e rilevare la posizione.



Manovra di Williamson: accostare verso il lato di caduta fino a raggiungere 60° rispetto alla rotta iniziale, quindi ruotare il timone in senso opposto assumendo così una rotta opposta a quella iniziale. Realizzando questa manovra, il naufrago dovrebbe essere avvistato a prua del natante.

DESIGNARE una vedetta che tenga costantemente d'occhio l'uomo a mare e guidi il comandante verso il naufrago.



MESSAGGIO DI ALLARME



TRASMETTERE UN "PAN PAN"

RECUPERARE la persona caduta in mare dal lato sopravvento, al punto più basso della nave.



APPRENTARE un mezzo appropriato per il recupero: rete di salvataggio, scaletta, barella di salvataggio, Jason Cradle, imbracatura o sagola.



PRESTARE i primi soccorsi al naufrago.

Shock termico

L'espressione shock termico si riferisce alla reazione iniziale di una persona esposta all'acqua fredda dopo una immersione improvvisa.

SINTOMI

Respiro sussultorio ed affannoso.

Respirazione rapida.

Stato di panico.

Accelerazione del battito cardiaco e della pressione arteriosa.



Controllare la propria respirazione

PERICOLI

Inalazione di acqua.

Annegamento.

Ictus cerebrale o infarto.

PREVENZIONE

Utilizzare l'attrezzatura "MOB" per uomo a mare.

Indossare un giubbotto salvagente omologato.

Indossare indumenti dotati di buone proprietà termoisolanti e impermeabili.

Indossare mute stagne o semistagne.

Aggrapparsi se possibile a un supporto galleggiante e non tentare di nuotare prima che i sintomi siano scomparsi.



EVITARE ulteriori perdite di calore.

TENERE sotto controllo le vie respiratorie, la respirazione e la circolazione.

ISOLARE il corpo, soprattutto la testa.

TOGLIERE GLI INDUMENTI BAGNATI se sono disponibili indumenti di ricambio asciutti.

NON SOMMINISTRARE BEVANDE ALCOLICHE.

EVITARE DI FRIZIONARE il corpo del naufrago.

Tenere la persona sotto **OSSERVAZIONE COSTANTE.**

Ipotermia

La morte da ipotermia o annegamento è il rischio maggiore a cui è esposto chi è costretto ad abbandonare la nave o chi cade in mare. A causa della temperatura del mare, le persone possono raffreddarsi così velocemente da trovarsi nell'impossibilità di reagire una volta immerse nell'acqua. Anche dopo essere saliti a bordo di una zattera di salvataggio, si corre ancora il rischio di morire di ipotermia se non vengono attese le indispensabili regole e precauzioni di sopravvivenza.

NON NUOTARE salvo se si è vicini ad una posizione sicura dove trarsi in salvo.



Se si è soli, tenersi a galla, **MUOVENDOSI IL MENO POSSIBILE**, con le ginocchia ripiegate contro il petto e le mani infilate sotto il giubbotto salvagente. Indossare un **GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO** omologato.

Se si è a due o più persone nell'acqua, **RAGGRUPPARI E STRINGERSI L'UNO ALL'ALTRO**, in modo che i fianchi siano il più possibile a contatto tra loro.



37°C [98.6°F]
35°C [95°F]

Il capo e il collo

La regione inguinale



I fianchi

Nel corpo umano, ci sono **TRE ZONE CRITICHE** che **PERDONO** più rapidamente **CALORE**:

La temperatura normale del corpo è di **37° C**. Quando la temperatura corporea interna scende al di sotto di **35° C**, l'organismo entra in ipotermia.

Sopravvivenza individuale in mare

La sopravvivenza è la capacità di rimanere vivi!
La decisione di abbandonare la nave deve essere presa solo in caso di stretta necessità. Se si deve abbandonare la nave, occorre essere consapevoli dei molteplici pericoli, anche mortali, a cui si sarà esposti. Le cause più comuni di morte sono l'ipotermia e l'annegamento.

ABBANDONO DELL'IMBARCAZIONE

ALLARME GENERALE

7 squilli lunghi di sirena (o fischi quando manchi la sirena) seguiti da 1 lungo oppure, sulle unità più piccole, dare l'allarme a voce.



ALL'INTERNO DELLA NAVE

Suoneria continua di allarme.



RECARSI al proprio punto di raccolta in **MANIERA COMPOSTA**. Abbandonare l'imbarcazione **SOLO** quando il comandante o la persona responsabile della manovra ne dà l'ordine.



Tempo e circostanze permettendo, **INDOSSARE** il maggior numero di indumenti caldi. Se disponibile, indossare una tuta di sopravvivenza. Indossare il **GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO**, seguendo le relative istruzioni.

LASCIARE la nave, se possibile, senza bagnarsi. Se si rende necessario saltare in mare: andare al bordo del ponte di coperta, chiudere e bloccare i mezzi di salvataggio utilizzati, verificare che lo specchio di mare sottostante sia sgombro e, guardando davanti a sé e tenendo uniti i piedi, saltare in mare.



OPERAZIONI PRELIMINARI ALL'ABBANDONO DELLA NAVE

Se si ha tempo, **PRENDERE CON SÉ**

- l'EPIRB della nave, ossia il segnalatore di posizione di emergenza (radiofaro)
- il SART (trasponditore radar di ricerca e salvataggio) della nave
- un ricetrasmittitore VHF portatile
- acqua potabile
- indumenti caldi
- cibo

È indispensabile conoscere la procedura operativa per lanciare la **ZATTERA GONFIABILE**.

Accertarsi che la barbetta della zattera sia saldamente **FISSATA** alla nave.

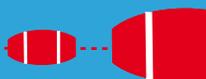


SVINCOLARE le cinghie di ritenuta
LANCIARE la zattera in mare
TIRARE la barbetta per gonfiare la zattera

Tirare la zattera **SOTTOBORDO** per consentire all'equipaggio di salire a bordo senza bagnarsi.



Quando tutti sono saliti a bordo della zattera, **TAGLIARE** la barbetta



Recuperare le persone a mare. **ATTIVARE IL RADIOFARO (EPIRB)**

- ALLONTANARSI** dalla nave
- LANCIARE** l'ancora galleggiante
- GONFIARE** il fondo della zattera
- Organizzare turni di **VEDETTA**



- Razionare l'acqua potabile disponibile, cercare di non bere nelle prime 24 ore.
- Non mangiare cibo salato
- Risparmiare il più possibile le proprie forze

MAI bere acqua di mare



UTILIZZARE i fuochi di segnalazione **SOLO** quando si è sicuri di attirare l'attenzione di soccorritori potenziali.

NON TENTARE di navigare e di allontanarsi dall'area di affondamento della nave.

L'ADDESTRAMENTO E LA CONOSCENZA DELLE PROCEDURE DI SOPRAVVIVENZA IN MARE SONO CONDIZIONI ESSENZIALI PER SOPRAVVIVERE IN MARE.

Dispositivi di protezione individuale (DPI)

I dispositivi di protezione individuale (DPI) permettono di proteggere le persone dal rischio residuo dopo che tutti gli altri metodi e mezzi sono stati posti in atto per proteggere l'equipaggio. Vengono utilizzati come ultima risorsa. La dotazione di DPI dovrebbe includere anche indumenti di protezione contro le intemperie. I DPI devono essere mantenuti in condizioni di perfetta operatività ed essere conformi alla normativa applicabile.

LISTA DEI DPI IN DOTAZIONE PIÙ COMUNI:



- Giubbotto di salvataggio
- Mezzo di galleggiamento individuale (PFD)
- Muta di navigazione semistagna (Cerata)
- Guanti (varie tipologie)
- Stivali protettivi
- Casco rigido
- Imbracatura di sicurezza
- Protezioni auricolari (cuffie)
- Tutti i predetti dispositivi devono essere idonei per l'uso previsto e recare il marchio di omologazione CE

ADDESTRAMENTO

Tutti i membri dell'equipaggio devono essere addestrati all'uso corretto dei DPI quali il giubbotto di salvataggio (da indossare in caso di abbandono della nave), i mezzi di galleggiamento individuale, le protezioni auricolari, l'imbracatura di sicurezza o il respiratore autonomo.



CURA E MANUTENZIONE

I membri dell'equipaggio devono prendersi cura dei DPI in dotazione, mantenerli in condizioni di operatività e segnalare ogni eventuale difetto o danno al comandante. I dispositivi danneggiati o malfunzionanti devono essere sostituiti al più presto. Alcuni dispositivi come i mezzi di galleggiamento individuale devono essere regolarmente ispezionati e sottoposti a verifica e manutenzione annuale. Inoltre, il loro certificato d'idoneità deve essere rinnovato periodicamente.

ABBIGLIAMENTO DI LAVORO

L'abbigliamento di lavoro funge anche da dispositivo di protezione individuale e deve pertanto essere adatto alle condizioni di lavoro in mare, e in particolare alle intemperie e alla temperatura.



- Gli indumenti da lavoro devono essere il più possibile aderenti al corpo, essere sprovvisti di polsini e di cordoncini che svolazzano ed avere poche tasche o addirittura nessuna.
- In coperta, devono essere portate calzature protettive impermeabili.
- In condizioni di pioggia o di maltempo, indossare indumenti colorati ad alta visibilità.
- Quando si lavora con temperature molto basse nelle stive frigorifere, indossare un abbigliamento termoprotettivo adatto.
- Munirsi di cinture e imbracature di sicurezza quando si deve lavorare sulla coffa o sopra il parapetto .
- Per le operazioni di taglio ed eviscerazione del pesce, calzare guanti protettivi rinforzati.
- I guanti devono essere idonei al tipo di operazione svolta, consentire di muovere liberamente le dita ed essere stretti ai polsi.
- Le protezioni auricolari devono essere portate nelle aree esposte a elevata rumorosità, come la sala macchine o il compartimento motore.

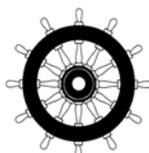
GIUBBOTTI DI SALVATAGGIO

Il giubbotto di salvataggio deve poter mantenere a galla una persona, con la testa fuori dall'acqua e a faccia in su. Le navi da pesca devono avere a bordo per ogni persona imbarcata un giubbotto di salvataggio omologato per l'abbandono nave. Il giubbotto deve essere a norma SOLAS e essere provvisto di fischietto, luce, maniglia di sollevamento, bande rifrangenti. Le istruzioni per l'uso devono essere affisse dove possibile in timoneria e in altri luoghi ben visibili. Conservare i giubbotti di salvataggio in luoghi accessibili, freschi e ben ventilati. Se il materiale interno è impregnato d'acqua, il giubbotto non è più utilizzabile: sostituirlo immediatamente.



NON UTILIZZARE IN MODO INAPPROPRIATO IL GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO PER ESEMPIO COME CUSCINO, PARABORDO O CUSCINETTO PARAGINOCCHIA.

Tipo e marcature Usi consigliati



Direttiva UE/IMO SOLAS sull'equipaggiamento marittimo
Utilizzare per abbandonare la nave.
Non idoneo per l'uso quotidiano perché sono voluminosi e ingombranti e devono essere conservati in buone condizioni per poter essere utilizzati nelle situazioni di abbandono nave.

QUALCHE CONSIGLIO PER INDOSSARE CORRETTAMENTE UN GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO

1. Esercitarsi a indossare il giubbotto di salvataggio prima che si verifichi un'emergenza.
Seguire le istruzioni riportate sul giubbotto.
2. Non portare mai altri indumenti sopra il giubbotto.
3. Indossare sempre il giubbotto di salvataggio quando si abbandona la nave.
4. Prima di entrare nell'acqua, accertarsi che il giubbotto sia correttamente allacciato e tenere abbassato con le due mani il collare del giubbotto.
5. Entrare nell'acqua di piedi.

ZATTERE DI SALVATAGGIO



La o le zattere di salvataggio devono come minimo potere ospitare tutte le persone presenti a bordo.

Sistemazione

- La zattera va sistemata in una posizione dove possa essere messa a mare agevolmente, ma anche dove possa liberarsi e galleggiare autonomamente qualora la nave affondi prima della messa a mare della zattera.
- La zattera va sistemata orizzontalmente su una sella adatta, mantenuta in posizione mediante gancio a scocco (a pellicano) e collegamento debole oppure mediante gancio a rilascio idrostatico.
- Evitare di esporre l'unità a vernice, gas di scarico, scintille nonché onde o spruzzi di mare.
- Accertarsi che la barbetta sia saldamente allacciata ad un elemento resistente oppure ad un collegamento debole qualora venga utilizzato un dispositivo di sganciamento idrostatico (HRU).

Dispositivo di sganciamento idrostatico

- Seguire le istruzioni d'installazione del costruttore e verificarne la correttezza

MESSA A MARE MANUALE

Liberare il dispositivo di ritenuta della zattera

Liberare la barbetta

Sollevarla dalla sella

Avvicinarla al bordo della fiancata della nave

Allacciare la barbetta ad un elemento resistente della nave

Accertarsi che l'area di messa a mare sottostante sia sgombra.



LANCIARE la zattera fuoribordo.

Tendere la fune, una volta tesa, dare uno strattone secco. Portare la zattera sottobordo per abbandonare la nave.

LE ISTRUZIONI DI MESSA A MARE

devono essere affisse vicino alle zattere. L'equipaggio deve essere opportunamente addestrato per poter effettuare correttamente la manovra di messa a mare.

SEGNALI LUMINOSI

I dispositivi luminosi sono un modo efficace per segnalare agli aerei in sorvolo o alle navi vicine che si è in difficoltà e richiedere assistenza.



ESISTONO 3 TIPI ESSENZIALI DI SEGNALI LUMINOSI

- Fuochi a mano rossi per l'uso notturno
- Fuochi luminosi arancioni per l'uso diurno
- E razzi a paracadute che possono raggiungere altezze di 300 m e consentono un raggio di avvistamento più grande.



FUOCHI A MANO

- I dispositivi luminosi sono esplosivi e vanno pertanto trattati e manipolati con attenzione.
- Conservarli in un contenitore stagno.
- Controllare le date di scadenza.
- Ogni persona a bordo deve sapere dove sono risposti e come utilizzarli in caso di necessità.
- Le istruzioni d'uso devono essere riportate sui dispositivi stessi e vanno sempre lette prima di attivarli!
- Non attivare dispositivi luminosi quando un elicottero di salvataggio si trova in prossimità X; seguire in ogni circostanza le istruzioni del pilota.



Operazioni con elicottero

Procedere sempre con la più grande attenzione quando si effettuano operazioni con elicotteri. Tutte le persone in coperta devono indossare giubbotti di salvataggio e, possibilmente, indumenti ad alta visibilità.



USARE UN FUOCO A MANO per indicare la propria posizione e la direzione del vento X, ma solo se è necessario. Non utilizzare un razzo a paracadute.

ATTENDERE ALLA RADIO le istruzioni trasmesse dal pilota che preciserà le sue intenzioni.

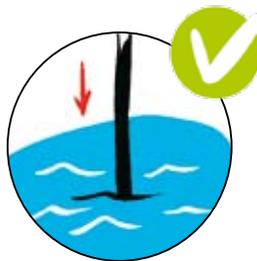
SEGUIRE tutte le istruzioni comunicate dal pilota.

LA VERRICELLATA, di norma, viene effettuata a poppavia, per cui occorre assicurarsi che tale area sia effettivamente sgombra.



SPEGNERE il radar una volta che l'elicottero arriva sopra la nave.

Lasciare **SEMPRE** che la fune del verricello tocchi l'acqua prima di afferrarla per scaricare l'ingente carica elettrostatica accumulatasi.



NON ALLACCIARE la fune alla nave.



Se si lavora di notte con l'elicottero, occorre illuminare l'intera area di coperta. **NON PUNTARE**, di notte, proiettori o fari in direzione dell'elicottero: il pilota usa occhiali da visione notturna (NVG) e questa luce eccessiva potrebbe metterli temporaneamente fuori uso.

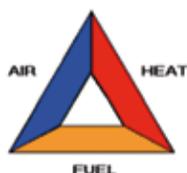
Incendio

L'esercitazione e le conoscenze acquisite sono le migliori armi per prevenire o combattere un incendio a bordo di una nave. È importante ricordare che, negli incendi, ad uccidere non sono soltanto le fiamme, ma anche i fumi, spesso tossici, data l'elevata proporzione di materiali sintetici presenti in una nave.

Triangolo del fuoco

Per innescarsi, il fuoco ha bisogno di 3 elementi:

COMBUSTIBILE, CALORE E ARIA.



Intervenendo opportunamente per eliminare uno dei lati del triangolo, si otterrà l'estinzione del fuoco.

COSA FARE QUANDO SI SCOPRE UN INCENDIO?

DARE l'allarme.



RADUNARE tutti i membri dell'equipaggio.

Consultare (se è previsto a bordo) il **PIANO ANTINCENDIO**.



LOCALIZZARE gli estintori più vicini.
SPEGNERE l'incendio se possibile.



LANCIARE l'allarme via radio, se si ritiene che la situazione sia critica

ISOLARE L'INCENDIO
 chiudere e tenere chiusiX
 boccaporti, porte, prese d'aria,
 fumaioli e oblò.

COMINCIARE
 a raffreddare l'area circostante.



**Procedura da seguire in caso di
 INCENDIO NEL COMPARTO MOTORE:**

- Dare l'allarme.
- Radunare tutte le persone a bordo.
- Lanciare il segnale radiotelefonico internazionale di richiesta di soccorso: MAYDAY.
- Chiudere le valvole di arresto dell'alimentazione carburante.
- Arrestare le ventole del compartimento motore e chiudere i dispositivi antitiraggio.
- Avviare la pompa antincendio e srotolare le manichette antincendio.
- Azionare l'impianto antincendio fisso (sprinkler).
- Cominciare a raffreddare l'area circostante.
- Mantenere isolato il compartimento motore il più a lungo possibile.

Un incendio, se scoperto in tempo e affrontato tempestivamente, può essere domato ed estinto con **UN ESTINTORE PORTATILE:**

- ❶ Possono essere trasportati sul luogo dell'incendio per un pronto intervento.
- ❷ Se usati correttamente sono molto efficaci.
- ❸ Non usare mai estintori ad acqua o schiuma su apparati elettrici in tensione.
- ❹ Se il sigillo di sicurezza risulta mancante sull'estintore, considerare che l'estintore è già stato utilizzato.
- ❺ Non rimettere in servizio un estintore parzialmente utilizzato finché non è stato ricaricato.
- ❻ Sottoporre a revisione e manutenzione gli estintori almeno una volta all'anno.



TIPO	codice colore	A solidi	B liquidi	C gas	D metalli	E dispositivi elettrici
Acqua	Rosso	✓	✗	✗	✗	✗
Schiuma	Crema	✓	✓	✗	✗	✗
CO ²	Nero	✓	✓	✗	✗	✓
Polvere	Blu	✓	✓	✓	✓	✓

ESERCITAZIONI ANTINCENDIO

- Vanno eseguite almeno ogni 14 giorni.
- Verificare che ogni membro dell'equipaggio conosca bene le proprie incombenze e responsabilità.
- Soli i membri dell'equipaggio addestrati devono essere abilitati a portare respiratori autonomi.

PREVENZIONE ANTINCENDIO

Pulizia, buon senso e igiene personale sono i modi migliori per prevenire l'insorgere di un incendio su una nave da pesca.

- Verificare che le porte tagliafuoco possano chiudersi liberamente
- Rispettare scrupolosamente la segnaletica Vietato Fumare.
- Non usare mai una fiamma libera dove vi sono cartelli Vietato Fumare.
- Non fumare nelle cuccette
- Spegnerne in modo sicuro i mozziconi di sigarette.
- Spegnerne gli apparati elettrici quando non vengono usati.
- Mai fare asciugare panni o indumenti sopra i fornelli della cucina.

QUANDO CI SI IMBARCA PER LA PRIMA VOLTA SU UN PESCHERECIO, OCCORRE INDIVIDUARE

- L'ubicazione del punto di raccolta
- L'ubicazione dei dispositivi e mezzi antincendio e di salvataggio
- Le vie di fuga dalla zona cuccette e dalle aree sottocoperta
- Le proprie incombenze in caso di emergenza

FORMAZIONI, ADDESTRAMENTI ED ESERCITAZIONI ACCRESCONO LE PROPRIE CONOSCENZE E PREPARANO EFFICIENTEMENTE A FAR FRONTE AD UN INCENDIO A BORDO.

NON DIMENTICARE CHE QUANDO SCOPPIA UN INCENDIO A BORDO SI È SOLI IN MARE!

Stabilità della nave

Per stabilità, si intende la capacità di una nave di mantenersi perpendicolare rispetto al piano del mare. È importante sistemare tutti i pesi aggiuntivi necessari il più basso possibile sulla nave.

AL PORTO, PRIMA DI SALPARE

- Prima della partenza, accertarsi che l'assetto della nave sia il più possibile perpendicolare rispetto all'acqua.
- Individuare tutti gli elementi o equipaggiamenti sistemati in coperta che non sono assolutamente necessari e che possono pertanto essere scaricati a terra.
- Gli elementi di cui non si può fare a meno vanno sistemati, se possibile, più basso nella nave.
- Controllare i livelli sentina e pompare l'acqua quando si prende il largo.
- Verificare che i punti di aspirazione nella sentina non siano ostruiti.
- Verificare che i portelli (di scarico) di murata siano funzionanti e che ombrinali di coperta non siano liberi e sgomberi.
- Installare un allarme di sentina in tutti i compartimenti in cui è presente acqua.
- Evitare di navigare se la nave presenta un X inclinazione laterale.

MODIFICA DELLA NAVE

NON MODIFICARE

la struttura di una nave, i suoi macchinari o le sue attrezzature da pesca senza chiedere il parere di un esperto in merito agli effetti delle modifiche prospettate sulla stabilità del natante.

ZAVORRA

MAI aggiungere o eliminare zavorra senza il parere di un tecnico professionista.



SISTEMAZIONE DEI CARICHI

Occorre limitare al minimo il peso sul ponte di coperta. I carichi vanno comunque sempre saldamente immobilizzati.

Il pesce rovesciato disordinatamente sul ponte ha lo stesso effetto di una massa di acqua. Stivare il pescato nell'area sottoponte.

L'acqua intrappolata sul ponte forma un specchio liquido ed aumenta il carico della nave. Mantenere sgomberi i portelli di scarico.



OPERAZIONI A BORDO NAVE

Quando si lavora con reti a strascico o draghe, i verricelli vanno sistemati idealmente nella **POSIZIONE PIÙ BASSA POSSIBILE** e vicino alla mezzeria dell'imbarcazione.

Se il peschereccio non dispone di un verricello più basso, sarebbe opportuno considerarne l'installazione.

NON SOLLEVARE NASSE, RETI, SACCHI, ECC.

con punti di appoggio inutilmente elevati.

Un carico sollevato dall'acqua agisce sul baricentro dell'imbarcazione come se il suo peso fosse sospeso all'estremità dell'albero di carico provocando lo sbandamento dell'imbarcazione.

TUTTE QUESTE OPERAZIONI VANNO EFFETTUATE CON LA MASSIMA CAUTELA!

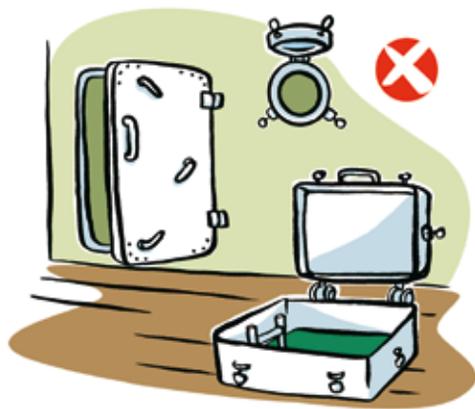


BORDO LIBERO

Il bordo libero (o opera morta) è essenziale per la stabilità dell'imbarcazione.

Il bordo libero è la distanza tra l'acqua (linea di galleggiamento) e il ponte di lavoro.

Un peschereccio sovraccarico presenta un bordo libero estremamente ridotto o addirittura inesistente. Il sovraccarico è una delle principali cause di ribaltamento delle navi.



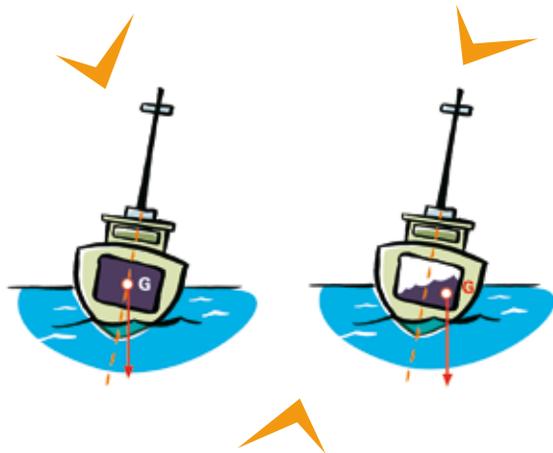
CHIUDERE I BOCCAPORTI, l'accesso scale e tenere chiusi anche le porte della cabina di comando e gli oblò ogni volta che vi è un rischio di allagamento accidentale.

I BOCCAPORTI DELLA SALA MACCHINE O DEL PONTE DI COPERTA non devono mai essere lasciati aperti a fini di ventilazione e qualsiasi boccaporto che debba essere aperto per accedere ad un compartimento deve essere richiuso al più presto.

EFFETTO "SPECCHIO LIBERO"

Quando una nave ha i serbatoi pieni e sbanda, il liquido all'interno dei serbatoi non si muove. Il baricentro dei serbatoi non cambia e non vi è pertanto alcuna incidenza sulla stabilità del natante.

Diversamente, in una stiva pesce o un serbatoio parzialmente riempiti, il contenuto si sposta seguendo il movimento della nave.



L'EFFETTO SPECCHIO LIBERO AUMENTA IL RISCHIO DI RIBALTAMENTO. Il baricentro si sposta lateralmente, riducendo la stabilità dell'imbarcazione. Per limitare al minimo l'effetto specchio libero si deve limitare il più possibile il numero di compartimenti o di serbatoi parzialmente riempiti.

Per informazioni più dettagliate sulla stabilità, si rimanda al libretto di stabilità dell'imbarcazione o a qualsiasi documento approvato sull'argomento.



Scivolare, inciampare, cadere sono rischi così frequenti su una nave che il più delle volte non ne siamo neppure consapevoli né pensiamo alle conseguenze che questi pericoli possono avere per la nostra salute e la nostra sicurezza. A bordo di un'imbarcazione, ciascuno è responsabile di sé stesso e dei suoi colleghi. È tuo dovere segnalare ogni rischio, pericolo e mancato incidente che noti.



PREVENZIONE

- Mantenere ordinate tutte le aree di lavoro
- Se si spande un liquido, raccogliere il prodotto e pulire immediatamente
- Segnalare ogni pericolo potenziale
- Mantenere i pavimenti in perfette condizioni di pulizia
- Sistemare opportune segnaletiche in tutte le zone a rischio
- Adattare l'illuminazione in base al tipo di attività da svolgere
- Rimuovere dal pavimento ogni ostacolo potenziale



CAUSE POSSIBILI DI SCIVOLATA, INCIAMPO E CADUTA

- Calzature inadeguate
- Precipitazione e fretta
- Ponte o pavimento irregolari o con variazioni di livelli
- Rivestimento del pavimento logoro o instabile
- Superfici scivolose
- Versamento di olio, grasso, acqua, polvere, granuli e gel
- Scarsa illuminazione

Pronto soccorso

Il primo, o pronto, soccorso è l'immediata e temporanea assistenza sanitaria prodigata alle persone vittime di un infortunio o affette da un repentino degrado delle condizioni di salute. I membri dell'equipaggio sono incoraggiati a seguire corsi di pronto soccorso e tutte le unità da pesca devono avere a bordo una cassetta di pronto soccorso adeguata alla propria categoria.

EMERGENZA IN MARE

CHIEDERE assistenza al più presto, se necessario, lanciando un messaggio Pan Pan o Mayday sulle onde VHF.

**TRANSMIT A
"PAN PAN"**



PRIMA DI SALPARE

Accertarsi che almeno una persona a bordo abbia seguito una formazione di pronto soccorso.

VERIFICARE CHE LA CASSETTA DI PRONTO SOCCORSO SIA ADEGUATAMENTE RIFORNITA E SISTEMATA IN UN LUOGO SICURO E ASCIUTTO.

Controllare di avere a bordo la dotazione di radiocomunicazione appropriata e accertarsi che tutti i membri dell'equipaggio (e anche tu!) siano capaci di utilizzarla in caso di emergenza.



SOGGETTO INFORTUNATO PRIVO DI SENSI



VIE RESPIRATORIE

Verificare che le vie respiratorie siano libere.

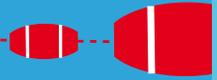
Inclinare il capo indietro e sollevare il mento.

Controllare visivamente l'interno della bocca per identificare la presenza eventuale di corpi estranei e rimuoverli.

RESPIRAZIONE

Controllare se il petto si alza e si abbassa o se si percepiscono rumori respiratori (sibili, rantoli, ecc.) dalla bocca.





CIRCOLAZIONE

In assenza di circolazione, si dovrà praticare la rianimazione cardiopolmonare (RCP), effettuando 30 compressioni toraciche ogni 2 insufflazioni polmonari.



RESPIRAZIONE BOCCA A BOCCA

Se l'infortunato non respira normalmente, il bocca a bocca è il modo più efficace per insufflare aria nei suoi polmoni.



EMORRAGIE GRAVI

- Indossare guanti per evitare le infezioni crociate
- Applicare una pressione diretta X sulla ferita
- Sollevare la parte ferita (salvo se rotta)
- Applicare una compressa di garza sterile e fissarla opportunamente

FRATTURE

- Se si sospetta una frattura, immobilizzare l'arto offeso sul corpo con un bendaggio a triangolo.

LESIONI OCULARI

- Tutte le lesioni che interessano gli occhi sono potenzialmente gravi. Se un corpo estraneo è finito nell'occhio, provare a rimuovere il materiale estraneo libero lavando l'occhio con acqua pulita o fluido sterile prelevato da una fialetta sigillata. Non tentare in nessun modo di estrarre corpi conficcati nell'occhio.

ASFISSIA

Soffocamento dovuto alla mancanza di ossigeno provocata da:

- Annegamento
- Avvelenamento da gas
- Occlusione delle vie respiratorie
- Liquido nelle vie respiratorie
- Strangolamento
- Schiacciamento della gabbia toracica

TRATTAMENTO

Allontanare l'infortunato dalla causa o eliminare la causa che ha provocato l'incidente. Chiedere assistenza sanitaria via radio e praticare le manovre di rianimazione cardiopolmonare se necessario.

GIORNALE SANITARIO

È buona prassi annotare in un apposito giornale tutti gli infortuni o casi di malattia che si sono dovuti affrontare.



Nella descrizione dei fatti sarà opportuno includere le seguenti informazioni:

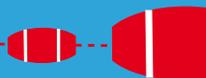
- Data, ora e luogo dell'incidente
- Nominativo e mansione dell'infortunato o del malato
- Informazioni dettagliate sull'infortunio o sulla malattia e sui primi soccorsi prestati
- Cosa è avvenuto subito dopo l'intervento alla persona soccorsa (p.e. rinviata a casa, ricoverata in ospedale...)
- Nominativo e firma della persona che si è occupata dell'incidente.

DOTAZIONE MINIMA DI PRONTO SOCCORSO

Per una lista esauriente dei prodotti richiesti per ogni categoria di nave, consultare il sito web: www.refope.org

Fino a cinque persone, la dotazione di base deve comprendere:

- 1 flacone da 60 ml di soluzione antisettica o una confezione da 10 tamponi antisettici:
- 1 confezione da 10 applicatori monouso (inutile se si usano tamponi antisettici)
- 1 sacchetto monouso e impermeabile per il vomito
- 12 rotoli di benda adesiva
- 2 rotoli di garza (2,5 cm x 4,5 m) (inutili se i fissaggi sono incorporati nella medicazione)
- 2 teli triangolari per bendaggio, ripiegati da 100 cm con 2 spilli
- 2 compresse sterili di 7,5 cm x 12 cm ca.



- 4 pezzi di garza sterile, 7,5 cm x 7,5 cm
- 1 pinzetta per asportazione schegge
- 1 compressa oculare con copriocchio o bordo adesivo
- 1 registro di pronto soccorso
- 1 paio di forbici da 10 cm
- 1 rocchetto di nastro adesivo chirurgico 1,2 cm x 4,6 m
(inutile se i fissaggi sono incorporati nella medicazione)
- 1 flacone da 30 ml di lozione antipruriginosa o una confezione con 10 tamponi antipruriginosi
- 1 benda elastica da 7,5 cm x 5 m
- 1 coperta di emergenza (formato tascabile)
- 1 contenitore di detergente per mani o 1 confezione di salviette igienizzanti
- 1 stecca imbottita
- 1 compressa antiustione 10 cm x 10 cm
- 1 Manuale di pronto soccorso aggiornato

CHIAMATA DI SOCCORSO

SE SI NECESSITA DI ASSISTENZA MEDICA, CONTATTARE LA STAZIONE RADIO COSTIERA PIÙ VICINA SUL CANALE 16 IN VHF O SULLA FREQUENZA DI 2182 KHZ IN MF

Se si è in difficoltà, inviare un messaggio di urgenza Pan Pan
Selezionare il canale 16 o la frequenza di 2182 kHz in MF

Premere il pulsante di trasmissione e dire lentamente e chiaramente
Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan.

A tutte le stazioni (ripetere 3 volte)

Qui... (ripetere il nome della propria imbarcazione)

Posizione... (fornire la latitudine e la longitudine, oppure il rilevamento vero e la distanza da un punto notoSe non si conosce la propria posizione, non provare ad indovinare.

Chiediamo (descrivere il tipo di assistenza di cui si ha bisogno, p. e. "Chiediamo assistenza medica").

Passo - che significa: preghiamo di rispondere

Rilasciare ora il pulsante di trasmissione e ascoltare se giunge una risposta

Continuare ad ascoltare sul canale 16 o sulla frequenza di 2182 kHz della banda MF se si ricevono istruzioni.

In assenza di risposta, ripetere la chiamata.

Comunicazioni di emergenza

PROCEDURA MAYDAY

Questa procedura va usata quando l'imbarcazione si trova in una situazione di "grave e imminente pericolo".



VERIFICARE se la radio è accesa e se è selezionata la modalità alta potenza (high power)



SELEZIONARE IL CANALE 16, quindi parlare lentamente e chiaramente



Premere il pulsante "**DISTRESS**" sul dispositivo DSC

QUI

(Ripetere 3 volte il nome dell'unità)

POSIZIONE

Latitudine e la longitudine, oppure il rilevamento vero e la distanza da un punto noto

CAUSA

Indicare la natura del problema (affondamento, incendio, falla,...)

CHIEDIAMO IMMEDIATA ASSISTENZA

INFORMAZIONI ADDIZIONALI

Numero di persone a bordo, eventuali interventi già effettuati.

Lista dei dispositivi e mezzi di sicurezza disponibili quali EPIRB, SART, fuochi e razzi di segnalazione ...

PASSO

- Rilasciare il pulsante di trasmissione e attendere una risposta.
- Continuare ad ascoltare il canale 16
- In assenza di risposta, ripetere la chiamata di soccorso.



Movimentazione manuale dei carichi



Prima di sollevare o spostare un carico, verificare se non può essere utilizzato un mezzo meccanico come una gru, un albero di carico, un carrello o altro dispositivo. Nel caso in cui il carico debba essere sollevato manualmente, rispettare la seguente procedura:



Serve **AIUTO** per sollevare il carico?
RIMUOVERE tutti gli impedimenti od ostacoli sul percorso previsto



SISTEMARE I PIEDI AI LATI DEL CARICO

RIPORRE IL CARICO, quindi sistemarlo correttamente



- Afferrare saldamente il carico con le mani
- Mantenere il carico contro il tronco
- Evitare di ruotare o piegare il tronco
- Tenere il capo diritto
- Le spalle e le anche devono essere orientate nella stessa direzione
- Una volta afferrato il carico saldamente, guardare davanti a sé e non in basso in direzione del carico.

Mai sollevare o spostare

PIÙ DI QUANTO SI POSSA SOLLEVARE O SPOSTARE AGEVOLMENTE!

Sala macchine

Lo spazio a bordo di un peschereccio è estremamente limitato, è essenziale pertanto mantenere pulita e ordinata la sala macchine per garantire sicurezza nel lavoro, accessibilità e facile evacuazione. Le sale macchine possono essere di tipo presidiato o non. Prima di entrare in una sala macchine non presidiata o subito dopo esserne uscito, occorre avvisarne il capo turno. Provvedere ad effettuare regolari controlli nella sala macchine e sui relativi impianti.



ACCESSO ALLA SALA MACCHINE

- Le scale devono essere in buone condizioni e provviste di un corrimano.
- Scendere sempre all'indietro le scale che immettono nella sala macchine.
- Non riporre mai barili di olio in plastica o immondizie in fondo alla scala poiché presentano un rischio di incendio e possono provocare cadute.
- Mantenere i passaggi sgomberi e ben ordinati.
- Le lamiere del ponte o i carabottini sopra la sala macchine devono essere opportunamente protetti.
- Corrimani e ringhiere vanno sistemati a fini di prevenzione in tutte le zone in cui esiste un rischio di caduta su organi rotanti pericolosi.

VIE DI FUGA

- Tutte le uscite e le vie di fuga devono essere controllate regolarmente per accertarsi che siano perfettamente sgombrare.
- Le maniglie e le cerniere delle porte stagne devono essere azionate periodicamente per verificarne la corretta apertura.
- Verificare che non vi sia nessun impedimento all'apertura di boccaporto di evacuazione in coperta.
- Accertarsi che tutti i dispositivi di blocco per l'ormeggio in porto sono disattivati quando l'unità è presidiata.



IGIENE

- Indossare opportuni dispositivi di protezione individuale (DPI) per orecchie, occhi, capo, piedi e mani (segnaletica antinfortunistica obbligatoria).
- Usare sapone per mani e creme protettive per proteggere la pelle e prevenire le dermatiti.
- Asciugare immediatamente X l'olio per evitare scivolate o incendi. Tutti gli elementi liberi devono essere sistemati al sicuro.
- Bloccare tutte le porte e i boccaporti per evitare che sbattono.
- Segnaletica e avvertenze devono essere sistemate in una posizione perfettamente visibile.

RUMORE

- Quando il macchinario è in servizio, portare sempre delle protezioni auricolari (cuffie) per evitare danni irreversibili all'udito.

ALLARMI

- Essere in grado di riconoscere tutti segnali/allarmi della sala macchine e conoscerne i singoli significati.

- Verificare periodicamente il corretto funzionamento degli allarmi.
- Accertarsi che gli allarmi possano essere uditi anche con il rumore normale del macchinario e con le protezioni auricolari.

ILLUMINAZIONE

- Illuminare adeguatamente tutte le zone di lavoro, compresi i corridoi e i passaggi e le aree situate dietro il macchinario dove vengono svolti interventi di manutenzione.
- Provare periodicamente il funzionamento delle luci di emergenza.

ALTEZZA LIBERA

- Le tubazioni aeree che corrono a bassa altezza devono essere segnalate da un'adeguata segnaletica antinfortunistica.
- Prestare attenzione quando ci si muove in queste aree per evitare lesioni al capo e alla nuca.
- Tubi e spigoli vivi devono essere riparati con opportune imbottiture per prevenire possibili infortuni.

ORGANI MECCANICI MOBILI

- Gli organi meccanici mobili o rotanti devono essere protetti mediante opportuni ripari (carter) per evitare contatti accidentali.
- Rimontare in sede tutti i carter di protezione dopo aver completato un intervento ad una macchina e prima dell'avviamento.
- Le superficie calde e le tubazioni devono essere riparate o coibentate.
- Tenere presente che un macchinario può essere avviato a distanza o mediante dispositivo di avviamento automatico.

ELETTRICITÀ

- Prima di effettuare un intervento su un apparato elettrico: isolarlo, rimuovere i fusibili, bloccarlo in posizione di arresto e munirlo di idonea segnaletica.
- Le batterie devono essere sistemate in un'apposita cassa provvista nella parte superiore di uno sfianto collegato tramite un tubo al ponte esterno.
- Usare torce elettriche da 24V per l'ispezione.

EMERGENZE IN SALA MACCHINE

Allagamenti

- Controllare periodicamente gli allarmi di sentina.
- Verificare periodicamente le condizioni dei tubi dell'acqua.
- Controllare le valvole e i tubi di sentina e chiudere le valvole quando non sono in funzione.
- Controllare che la valvola della presa di acqua di mare della pompa di sentina sia effettivamente chiusa.
- Effettuare esercitazioni per verificare le reazioni all'emergenza allagamento.

INCENDIO

- Effettuare esercitazioni per verificare la corretta applicazione delle procedure antincendio.
- Saper utilizzare un impianto antincendio fisso (sprinkler), se l'unità ne è dotata.

FUORIUSCITA DI REFRIGERANTE

- Saper individuare e isolare una fuga di refrigerante.
- I gas refrigeranti possono causare asfissia e soffocamento.

Sulle navi da pesca, la cucina è lo spazio di ritrovo comune e un luogo molto attivo che presenta numerosi pericoli: fuoco, ustioni, scottature, scivolate, cadute... senza dimenticare il rischio di una possibile intossicazione alimentare.

PREVENZIONE

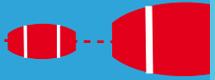
- Cucine a gas: usare la massima attenzione quando si cucina su fornelli a bruciatori aperti.
- Non appendere mai indumenti o panni sopra il blocco di cottura per farli asciugare.
- Non lasciare mai un blocco di cottura incustodito.
- Le bombole di gas non devono mai essere sistemate nella cucina ma in un vano adeguatamente ventilato oppure all'esterno sul ponte. Accertarsi che tutti i comandi sono chiusi quando gli apparecchi a gas non sono in funzione. Essendo più pesante dell'aria, il gas si accumulerà nel fondo della cucina o anche più giù nella nave.



- Mantenere in sede la barra di sicurezza intorno ai blocchi di cottura e usare inoltre dei fermapentole per evitare che le pentole possano muoversi.
- Conoscere l'ubicazione della coperta antifiamma e dell'estintore e sapere utilizzarli.
- Gli estintori sistemati in cucina non devono essere del tipo ad acqua.
- Non utilizzare mai una friggitrice a bordo di una nave da pesca.
- Non gettare mai acqua sul grasso caldo, ciò causerebbe un'esplosione di vapore che proietterebbe gocce di grasso caldo fuori dalla pentola rischiando di ustionare le persone vicine.
- Usare solo tappetini antiscivolo sul pavimento della cucina.
- Gli apparati elettrici devono essere in perfette condizioni di funzionamento e gli eventuali guasti vanno riparati immediatamente.
- Utilizzare guanti da cucina per togliere le pentole calde dal forno.
- Utilizzare solo un apriscatole per aprire il cibo in scatola.

COLTELLI

- Tenere affilati e puliti coltelli, mannaie, mezzelune, seghetti.
- Accertarsi che i manici siano saldamente fissati e esenti da grasso.
- Conservarli in una rastrelliera o in un apposito cassetto.
- Mai lasciarli sui banchi o immersi nei lavelli dove qualcuno, non potendo scorgerne i manici, potrebbe afferrarli dalle loro lame e ferirsi.



IGIENE

- Lavarsi sempre le mani prima di preparare o mangiare cibo.
- I cibi cucinati devono essere conservati in frigorifero.
- Ordine e pulizia devono essere ineccepibili così da evitare la presenza di animali (ratti, topi) o insetti (mosche, scarafaggi) che potrebbero guastare il cibo o mettere a repentaglio la salute dell'equipaggio. I rifiuti della cucina vanno eliminati nelle apposite strutture portuali.
- Le celle frigorifere devono essere provviste di dispositivi di apertura e allarmi azionabili anche dall'interno. Le persone che penetrano nelle celle frigorifere devono conoscere bene con questi dispositivi ed essere capaci di trovare la porta e il pulsante di allarme anche nel buio.



Sostanze chimiche pericolose

COSA DICONO LE ETICHETTE? PER LA PROPRIA SALUTE E SICUREZZA, LEGGERE L'ETICHETTA

Le sostanze chimiche sono presenti nei prodotti della vita quotidiana: carburante, oli, detersivi, vernici, adesivi, candeggianti, pulitori, e disinfettanti. Svolgono anzi un ruolo essenziale nella nostra vita quotidiana, ma possono essere pericolosi.

Se non vengono usati correttamente, questi prodotti possono:

- provocare incendi
- causare ustioni
- danneggiare la salute umana
- causare danni ambientali



PITTOGRAMMI DI PERICOLOSITÀ

				
E-Esplosivo	O-Comburente	F+-Estremamente infiammabile	F- Facilmente infiammabile	T+ -Molto tossico
				
T - Tossico	Xn - Nocivo	C- Corrosivo	Xi - Irritante	Pericoloso per l'ambiente

Per informazioni dettagliate su una determinata sostanza chimica, contattare il fornitore per ottenere la Scheda di Sicurezza (SDS). Le schede di sicurezza forniscono informazioni più tecniche e dettagliate sul prodotto chimico e sul modo di utilizzarlo in sicurezza, e in particolare informazioni sullo stoccaggio, sulle precauzioni antincendio, sulle misure di pronto soccorso, sui DPI da

ELIMINARE IN MODO SICURO I CONTENITORI VUOTI

Segnaletica e segnali di sicurezza

La segnaletica di sicurezza a bordo ha due scopi: informare su determinate questioni di sicurezza e aiutare ciascuno a prendere le decisioni giuste nel rispetto della sicurezza. Lo scopo della segnaletica e degli allarmi è di richiamare l'attenzione su oggetti o situazioni pericolose, senza eliminare tuttavia il pericolo.

I CARTELLI DI SEGNALETICA SONO SUDDIVISI IN DIVERSI GRUPPI:

CARTELLLO	GRUPPO	ESEMPIO DI UTILIZZO
	Segnali di divieto	Cartelli di arresto Cartelli di divieto (vietato l'ingresso) Dispositivi di arresto di emergenza
	Segnali di avvertimento o di pericolosità	Identificazione dei pericoli (superficie calda, pericolo di incendio, esplosione, chimico, elettrico, ...) Segnalazione di gradini, passaggi pericolosi, ostacoli
	Segnali di prescrizione	Obbligo di indossare un dispositivo di protezione individuale come una cuffia auricolare
	Segnali di soccorso o salvataggio	Identificazione delle vie di fuga e delle uscite di emergenza Punti di raccolta, docce di sicurezza, presidio di pronto soccorso e punti di salvataggio
	Segnali per attrezzature antincendio	Segnalazione di attrezzature antincendio

In caso di interruzione della corrente elettrica, le vie di uscita sono indicate da segnali fotoluminescenti che guidano le persone durante l'evacuazione di emergenza.

ESEMPI DI SEGNALETICA DI EVACUAZIONE, SICUREZZA E ANTINCENDIO UTILIZZATA A BORDO DELLE NAVI.



FAMILIARIZZATI CON LA SEGNALETICA DI SICUREZZA UTILIZZATA A BORDO DELLA TUA UNITÀ!

SIMBOLI E PITTOGRAMMI DI MANOVRA

ATTENZIONE! Assicurati sempre di conoscere il corretto significato dei simboli sulle leve di comando riguardo alla direzione del movimento o il senso di rotazione delle gru di ponte o di qualsiasi altro macchinario prima di utilizzarlo.

SEGNALI PER ATTIRARE L'ATTENZIONE

LIFE SAVING SIGNALS

To be used by Ships, Aircraft or Persons in Distress, when communicating with life-saving stations, maritime rescue units and aircraft engaged in search and rescue operations.

Search and Rescue Unit Replies

You **have** been seen, assistance will be given as soon as possible.

Change smoke flag
Three white star signals or three light and sound flashes. Flash at approximately 4 minute intervals.

Shore to Ship Signals

Safe to land here

Vertical waving of both arms, white flag, light or flare, Message signal by light or sound.
Landing here is dangerous. Additional signals mean: Later landing in direction indicated.

Surface to Air Signals

Message	ICAO/MSC Signal
Request assistance	V
Require medical assistance	M
No or negative	N
Yes or affirmative	Y
Proceeding in this direction	↑

Note: Use international Code of Signals for message display or light or sound. Flash the signal in the light or sound international Code of Signal, whenever in Air operation.

Air to Surface Replies

Message Understood

Message Understood
Message Not Understood - Repeat

Air to Surface Direction Signals

Sequence of 3 manoeuvres meaning proceed to this direction:

1. Circle around at least once
2. Climb
3. Climb low, ahead a small working range

Your assistance is no longer required.

Note: Use the international Code of Signals for message display or light or sound. Flash the signal in the light or sound international Code of Signal, whenever in Air operation.

Surface to Air Replies

Message Understood - I will comply

Change course to required direction
I am unable to comply
I will comply

SEGNALI GESTUALI PER DIRIGERE LE MANOVRE CON GRU O VERRICELLO



Valutazione dei rischi

I proprietari e gli armatori delle navi sono tenuti a valutare i rischi, in materia di salute e sicurezza, a cui sono esposti i lavoratori e a prendere idonee misure per migliorare il livello di protezione degli stessi. Questo processo, denominato valutazione del rischio, può articolarsi in una serie di fasi successive. Lo scopo della valutazione del rischio è di aiutare proprietari o armatori a identificare tutte le zone o le attività che potrebbero mettere in pericolo la salute e la sicurezza degli altri. Li aiuterà inoltre a stabilire se si possono apportare miglioramenti o adottare misure precauzionali. La valutazione del rischio non è un semplice esercizio formale, è una verifica delle condizioni di sicurezza delle persone a bordo.

NON È UN TEST PER VERIFICARE LA SICUREZZA DELLA NAVE

DEFINIZIONI

Pericolo	Tutto ciò che può causare un danno.
Rischio	La probabilità che un danno si verifichi.
Incidente	Un evento imprevisto che causa un danno a persone (infortunio), impianti, ambiente, proprietà o una perdita di prodotto.

LE 5 FASI ESSENZIALI DELLA VALUTAZIONE DEI RISCHI

FASE 1: Identificare i pericoli presenti sulla nave

- Fare un giro di perlustrazione e redigere una lista dei pericoli a bordo
- Coinvolgere l'equipaggio nell'identificazione dei pericoli

FASE 2: Stabilire chi potrebbe essere infortunato e come

- Considerare le diverse categorie dell'equipaggio: tecnici, operatori di coperta, lavoratori giovani o senza esperienza, lavoratori isolati

FASE 3: Valutare i rischi e stabilire se le precauzioni in essere sono appropriate o se si potrebbe fare qualcosa di più; consultare l'equipaggio e verificare se le misure di contenimento del rischio:

- soddisfano le esigenze regolamentari e i requisiti delle normative nazionali
- sono conformi con gli standard industriali generalmente accettati
- riflettono la migliore prassi
- riducono ragionevolmente il rischio

FASE 4: Annotare i risultati dell'analisi

- La valutazione dei rischi deve essere messa per iscritto e
- comunicata a tutti i membri dell'equipaggio

FASE 5: Riesaminare la valutazione e correggerla se necessario

- almeno una volta all'anno, e
- dopo ogni cambiamento nelle procedure, negli impianti o nel sistema di lavoro

SEGUIRE QUESTE FASI PER OGNI PERICOLO IDENTIFICATO ALLA FASE 1

BADARE A NON ESSERE ESAGERATAMENTE COMPLICATI!!!

LA VALUTAZIONE DEI RISCHI È UN OBBLIGO IMPOSTO DALL'UNIONE EUROPEA IN TUTTI I LUOGHI DI LAVORO, E VALE QUINDI ANCHE PER LE ATTIVITÀ DI PESCA. DEVE ESSERE DOCUMENTATA PER ISCRITTO E, PER LA STESURA DELLA RELATIVA DOCUMENTAZIONE SI POTRÀ ATTINGERE ALLA RICCA MODULISTICA DISPONIBILE.

La «valutazione del rischio» deve risultare in un sistema di lavoro più sicuro e consentire d'identificare il fabbisogno di formazione e le esigenze in materia di dispositivi di protezione individuale. protective equipment.

DATI IDENTIFICATIVI	VALUTAZIONE DEI RISCHI	REVISIONE DELLA VALUTAZIONE
Nome	Svolta da	Data
N. di immatricolazione	Data	
Lunghezza totale	Firmato	

FASE 1	FASE 2	FASE 3
Elencare i pericoli significativi	Elencare le persone o i gruppi di persone che sono esposti al rischio	Elencare le misure esistenti di contenimento del rischio. Identificare le misure aggiuntive eventualmente richieste e ogni ulteriore intervento necessario.
Esempio: Caduta fuori bordo	Equipaggio	1 Rispettare le regole di sicurezza quando si lavora sul ponte 2 Indossare un mezzo di galleggiamento individuale quando ci si trova sul ponte. 3 Non lavorare in estensione vicino ai parapetti laterali. 4 Agganciarsi a una cima di sicurezza quando si lavora o ci si china sopra il parapetto . 5 Agganciarsi ad una cima di sicurezza quando si effettuano lavori in quota.

PER ULTERIORI INFORMAZIONI NELLA TUA LINGUA, CONSULTA I SEGUENTI DOCUMENTI

- 
«EU Risk Assessment Essentials » e la scheda informativa (EU Fact Sheet) n°38 dedicata alla pesca,
 sul sito Internet dell'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro:
<http://osha.europa.eu>

Notifica degli incidenti

Tutti gli incidenti e gli infortuni devono essere annotati nel giornale di bordo della nave o in un registro degli incidenti. Gli incidenti vanno dichiarati al più presto, precisando le informazioni di merito di seguito elencate. Le dichiarazioni devono essere inviate con i mezzi di trasmissione più celeri, anche tramite telefono, fax o posta elettronica, al Ministero o all'Autorità nazionale presso cui la nave è immatricolata.

L'OBBLIGO DI DICHIARAZIONE E DOCUMENTAZIONE DEGLI INCIDENTI È RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE.

INCIDENTI O MANCATI INCIDENTI CHE DEVONO ESSERE NOTIFICATI

- Morte o malattia
- Infortuni sul lavoro, rilevanti e gravi
- Situazione di quasi incidente
- Avaria alla nave
- Collisione
- Incaglio
- Incendio a bordo

INFORMAZIONI DA PRECISARE NELLE DICHIARAZIONI

La relazione iniziale dell'incidente dovrebbe contenere per quanto possibile i seguenti dati:

- nome della nave con numero IMO, numero ufficiale o immatricolazione
- nome e indirizzo dei proprietari
- nome del capitano, del comandante o della persona responsabile
- data e ora dell'incidente
- provenienza e destinazione
- latitudine e longitudine o posizione geografica dove è avvenuto l'incidente
parte della nave dove si è verificato l'incidente, se è avvenuto a bordo della nave
- condizioni meteorologiche
- nome e porto di immatricolazione di ogni altro natante eventualmente coinvolto
- numero di persone decedute o infortunate, con indicazione dei nomi, indirizzi e sesso
- breve descrizione dell'incidente, con precisazione della dinamica dei fatti che ha portato all'incidente
- estensione dei danni ed eventuali inquinamenti o pericoli consecutivi per la navigazione.

SONO CONSIDERATI INFORTUNI SUL LAVORO RILEVANTI:

- le fratture ossee;
- la perdita anche parziale di un arto;
- le lussazioni di spalla, anca, ginocchio o rachide;
- la perdita della vista (temporanea o permanente);
- le lesioni penetranti l'occhio;
- ogni altro evento lesivo:
 - che porti a ipotermia o perdita di coscienza,
 - che richieda un intervento di rianimazione,
 - che richieda il ricovero in ospedale o analoga struttura sanitaria per più di 24 ore,
 - che richieda (in mare) l'allettamento per più di 24 ore.

Il concetto di **“infortunio professionale rilevante”** si applica a qualsiasi evento lesivo che colpisca una persona a bordo di un peschereccio e che risulti:

- in un'incapacità lavorativa di più di 3 giorni consecutivi, oltre il giorno dell'incidente oppure
- nel trasferimento a terra dell'infortunato.

ISTITUZIONI E ORGANIZZAZIONI EUROPEE

- **Unione Europea**
<http://europa.eu>
- **EUR-LEX (Legislazione europea)**
<http://eur-lex.europa.eu>
- **Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro**
<http://osha.europa.eu>
- **REFOPE (Rete europea per la formazione professionale e l'occupazione nel settore della pesca marittima)**
www.refope.org
- **Europêche (Associazione delle organizzazioni nazionali delle aziende di pesca dell'EU)**
www.europeche.org
- **Confederazione generale delle cooperative agricole nelle Unione europea (COGECA)**
www.copa-cogeca.be
- **Federazione europea dei lavoratori del settore dei trasporti (ETF)**
www.etf-europe.org

ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI

- **Organizzazione internazionale del lavoro (ILO)**
www.ilo.org
- **Organizzazione mondiale della sanità (OMS)**
www.who.int
- **Organizzazione marittima internazionale (IMO)**
www.imo.org
- **Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO)**
www.fao.org

La guida può essere scaricata gratuitamente in diverse versioni linguistiche dai seguenti siti Internet:

<http://www.europeche.org>
<http://www.etf-europe.org>
<http://www.refope.org>

Non esitare a comunicarci i tuoi commenti per aiutarci a migliorare le prossime edizioni della guida:
europeche@europeche.org

Ci auguriamo che la lettura della guida sia stata istruttiva e utile.
Francisca Martinez Toledo
Project Manager
Europêche





Note

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

GUIDA EUROPEA ALLA

prevenzione degli incidenti in mare e alla **sicurezza** dei pescatori



Berechja



Fiskeriets
Arbejds miljø råd



Desideriamo rivolgere i nostri sentiti ringraziamenti a tutti gli esperti che ci hanno aiutato nell'elaborazione e la redazione di questo documento, ed in particolare l'Irish Sea Fisheries Board (BIM)

www.bim.ie

Impostazione grafica
www.xlsgraphic.com

Illustrazioni
Véronique Hariga
www.hariga.be

