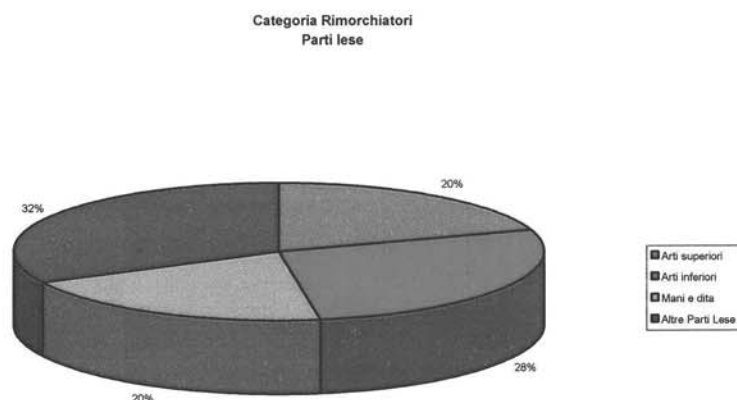
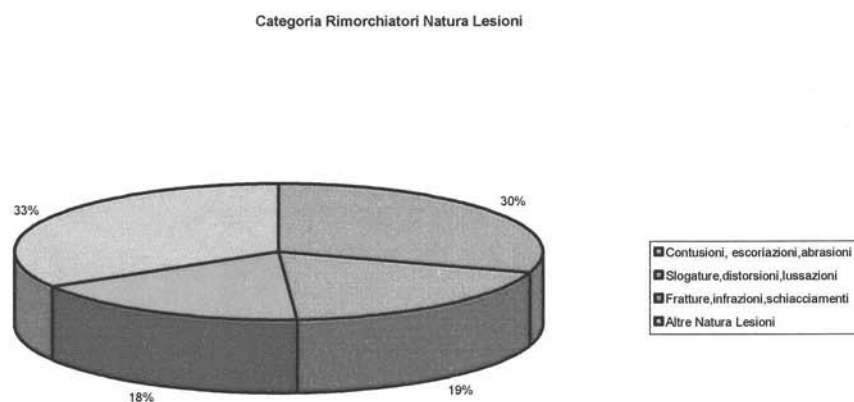
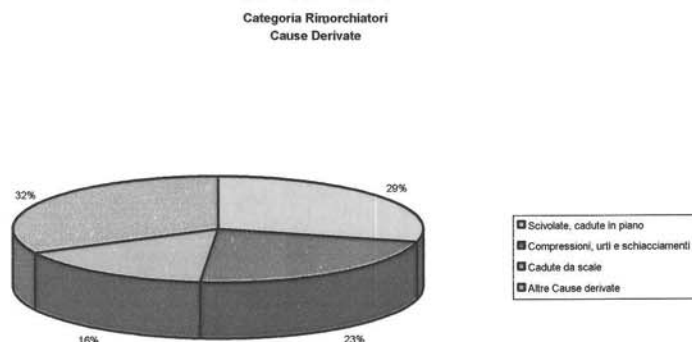




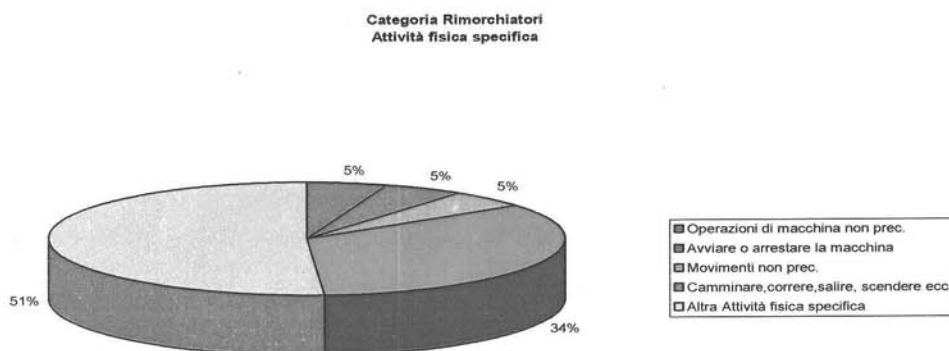
I *tipi di lesione* più rappresentati sono “contusioni, escoriazioni, abrasioni” presenti nel 30% dei casi, “slogature, distorsioni, lussazioni” con il 18,75% e “fratture, infrazioni, schiacciamenti” con il 17,50%.



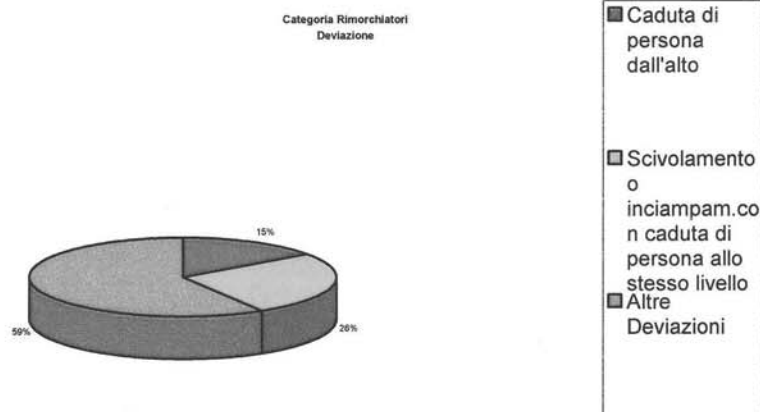
Per quanto riguarda le *cause dirette* abbiamo una alta frequenza dei servizi di coperta, che nel complesso raggiungono ben il 33,75%, seguiti dai servizi di macchina (complessivamente 16,25%) e dalle manovre di imbarco e sbarco (complessivamente 13,75%).



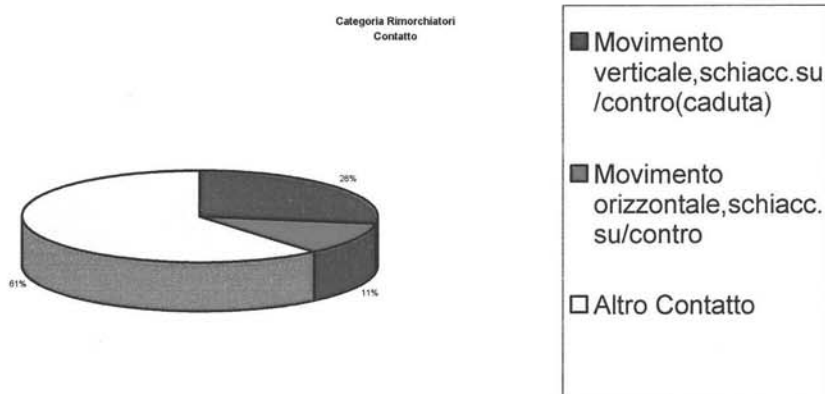
Relativamente all'*attività fisica specifica* svolta al momento dell'infortunio, si rileva una prevalenza assoluta della voce "camminare, correre, salire, scendere" con il 33,75% dei casi di infortunio.



La *deviazione* che ha provocato l'infortunio risulta essere nella maggior parte dei casi lo "scivolamento o inciampamento con caduta di persona allo stesso livello" (26,25%) e "caduta di persona dall'alto" con il 15%.



Per la categoria *contatto* si osserva una prevalenza di “movimento verticale, schiacciamento su/contro (caduta)” con il 27,50% e “movimento orizzontale, schiacciamento su/contro” con l’11,25% dei casi di infortunio

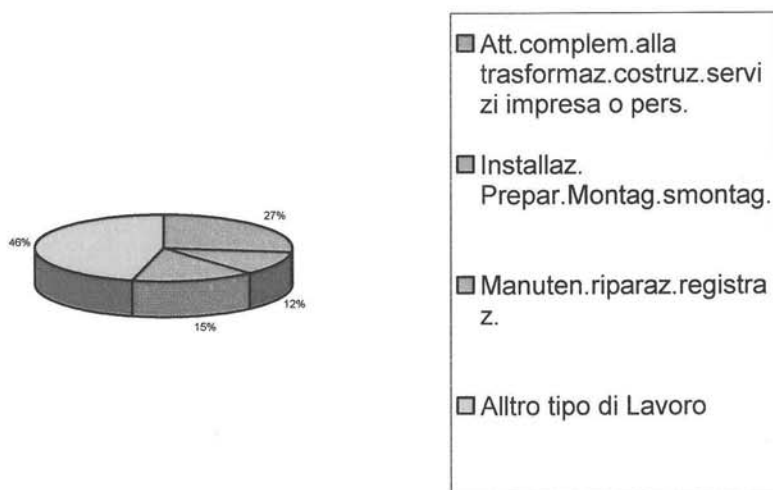


Naviglio ausiliario

In questo settore gli infortuni si sono verificati nella stragrande maggioranza a bordo di imbarcazione in mare (70,51% dei casi) e nel 18% circa a bordo di imbarcazione ferma in porto.

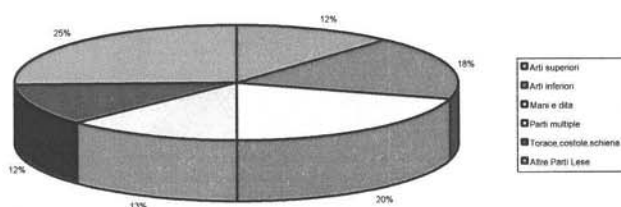
I *tipi di lavoro* prevalenti risultano essere le attività complementari che complessivamente ammontano al 27% degli infortuni; nell'ambito di queste, il 15,38% è rappresentato dall'attività di “manutenzione, riparazione, registrazione”.

Categoria Naviglio Ausiliario Tipo di lavoro

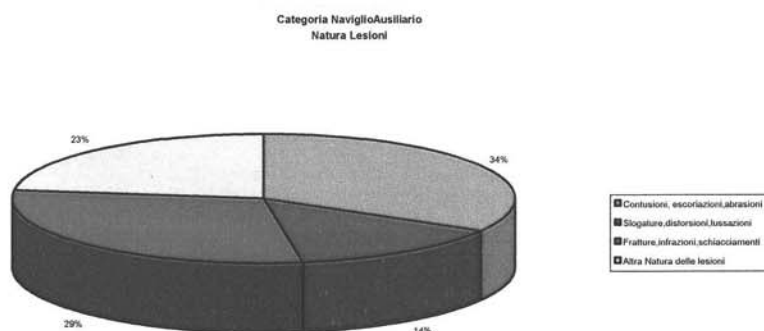


Relativamente alle *parti lese*, si osserva una prevalenza di mani e dita con più del 20% e arti inferiori con il 18%.

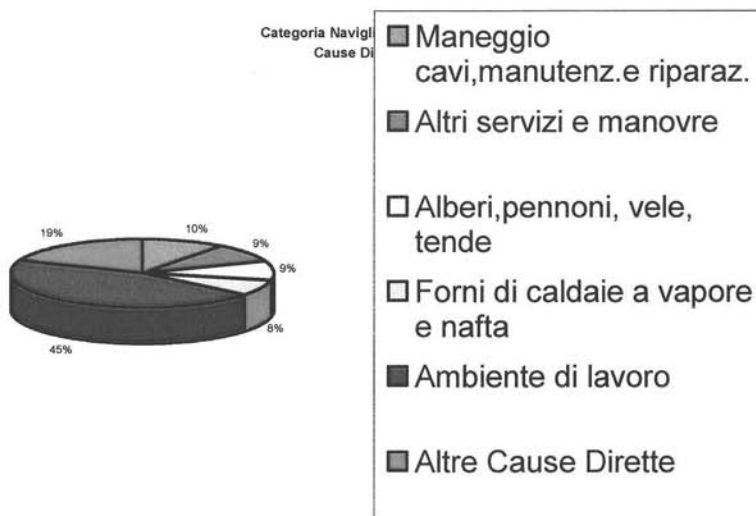
Categoria Naviglio Ausiliario Parti Lese



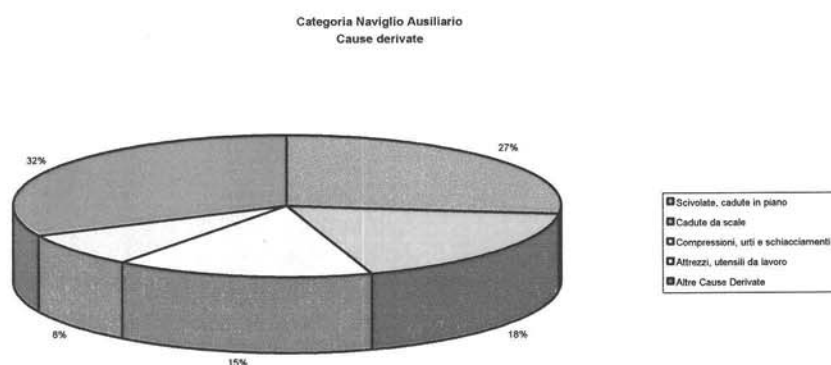
I *tipi di lesione* più rappresentati sono "contusioni, escoriazioni, abrasioni" presenti in un terzo dei casi e "fratture, infrazioni, schiacciamenti" con il 30%.



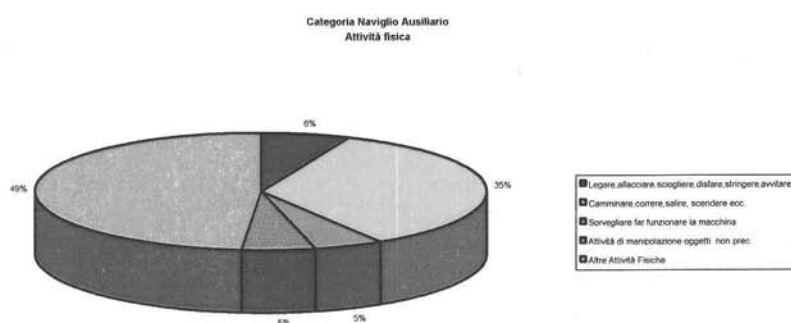
Per quanto riguarda le *cause dirette* abbiamo una alta frequenza dei servizi di coperta, che nel complesso ammontano a più del 20%, seguiti dai servizi di macchina (complessivamente 11% circa).



Le *cause derivate* mostrano alte frequenze alle voci "scivolate, cadute in piano" (27%), "cadute da scale" (18%) e "compressioni, urti, schiacciamenti" (15,38%).

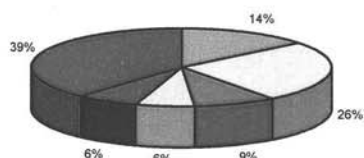


Relativamente all'*attività fisica specifica* svolta al momento dell'infortunio, si rileva una prevalenza assoluta della voce "camminare, correre, salire, scendere" con quasi il 35% dei casi di infortunio.



La *deviazione* che ha provocato l'infortunio risulta essere nella maggior parte dei casi lo "scivolamento o inciampamento con caduta di persona allo stesso livello" (25,64%) e "caduta di persona dall'alto" con il 14,10%.

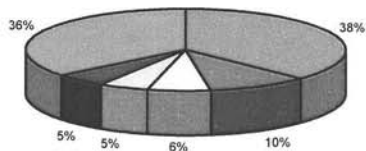
Categoria Naviglio Ausiliario
Deviazione



- ☒ Caduta di persona dall'alto
- ☐ Scivolamento o inciampam. con caduta di persona a stesso livello
- ☒ Perdita di controllo totale o parz. di oggetto movimentato
- ☐ Scivolamento o inciampamento con caduta di persona non prec.
- ☒ Rottura di materiale alle giunzioni, alle connessioni
- ☒ Altre Deviazioni

Per la categoria *contatto* si osserva una prevalenza assoluta di "movimento verticale, schiacciamento su/contro (caduta)" con ben il 37,18% dei casi di infortunio.

Categoria Naviglio Ausiliario
Contatto



- ☒ Movimento verticale, schiacc. su/co ntro(caduta)
- ☒ Contatto non classificato
- ☐ Contatto con agente duro, abrasivo
- ☐ Incastramento, schiacciamento fra
- ☒ Strappo sezionamento di membro, mano, dita
- ☒ Altri Contatti

Per quanto riguarda le categorie di naviglio **Traffico Locale** e **Diporto**, dato il numero esiguo di infortuni registrati, non si ritiene di fare osservazioni in quanto i dati non consentono una sufficiente significatività statistica.

Considerazioni comparative

Confrontando le varie categorie di naviglio analizzate in relazione alle codifiche utilizzate per la classificazione degli infortuni, emergono alcune osservazioni.

In primo luogo, se è vero che gli infortuni avvenuti quando l'imbarcazione è in porto mostrano in tutti i casi percentuali molto inferiori a quelle che riguardano gli infortuni in navigazione, abbiamo la percentuale più bassa nel comparto pesca e una percentuale invece piuttosto significativa (25%) nel caso dei rimorchiatori. Questo sembra indicare che le fasi più rischiose della lavorazione nell'attività di pesca si identificano in quelle che avvengono durante la navigazione e la cattura del pesce, mentre i rimorchiatori svolgono in porto operazioni che si configurano come più rischiose di quelle svolte da navi di tipo diverso. Infatti, per questa categoria di navi, la codifica *cause dirette* mostra una percentuale significativa alla voce "manovre di imbarco e sbarco". Da quest'ultima osservazione si prospetta l'opportunità di avviare uno studio più approfondito di tali operatività, che comporta l'analisi delle interazioni tra la nave (con il suo equipaggio) e le attività e le persone che operano sulla terra ferma, meno conosciute in quanto non assicurate dal nostro Istituto.

In secondo luogo, si considerino le elevate percentuali delle voci "scivolate e cadute in piano" e "cadute da scale" per quanto riguarda le *cause derivate*, della voce "scivolamento o inciampamento con caduta di persona allo stesso livello" nell'ambito della categoria *deviazione*, nonché delle voci "movimento verticale, schiacciamento su/contro (caduta)" e "movimento orizzontale, schiacciamento su/contro" nella categoria *contatto*.

Come già evidenziato in analisi su dati degli anni precedenti, si può facilmente ipotizzare che per tutte le categorie di nave uno dei rischi maggiori è legato alla scivolosità delle pavimentazioni e alla presenza di oggetti contro cui si può inciampare o urtare.

Non è un caso che le parti del corpo più colpite siano gli arti inferiori e le mani e che le lesioni più frequenti siano contusioni, escoriazioni e abrasioni, seguite da fratture e slogature.

Progetto Flussi Informativi

Nel 2005 è stato studiato e portato avanti un programma di inserimento dell'IPSEMA nel Progetto Nazionale "Flussi Informativi" che si è concretizzato per il momento nella messa a punto di un insieme di dati con i quali è stato fornito, in via sperimentale, un primo contributo ai flussi di dati nazionale, cui partecipano INAIL, ISPESL e Regioni. Tale insieme o "pacchetto" di dati è costituito da elaborazioni statistiche dei dati infortunistici dell'Istituto che ricoprono un arco temporale che va dal 1998 al 2004.

Osservatorio sugli infortuni e sui sinistri marittimi

Inoltre, nel corso del 2005, è stata realizzata la prima banca dati dell'Osservatorio sugli infortuni e i sinistri marittimi, nella quale sono state classificate e inserite le inchieste pervenute all'Istituto, che sono in totale 103.

Tabella 1

Categoria	Anno costruz	Bandiera	Esito inchieste Capitanerie di Porto
Pass.	1999	It	Caso Fortuito
Carico	1969	It	Caso Fortuito
Pesca	1983	It	Caso Fortuito
Rimorch.	1988	It	Caso Fortuito
Pesca	Non Iscritta	it	Caso Fortuito
Traffico Loc.	1991	It	Caso Fortuito
Carico		It	Caso Fortuito
Pesca	1991	It	Caso Fortuito
Pesca	1985	It	Caso Fortuito
Pesca	1983	It	Caso Fortuito
Pesca	1964	It	Caso Fortuito
Carico	1996	It	Caso Fortuito
Pesca	1990	It	Caso Fortuito
Carico	2001	It	Caso Fortuito
Carico	2002	R.I.	Caso Fortuito
Pesca	1986	It	Caso Fortuito
Pesca	2000	It	Caso Fortuito
Pesca	1966	It	Caso Fortuito
Pass.	1988	It	Caso Fortuito
Pass.	1967	R.I.	Caso Fortuito
Carico	1979	R.I.	Caso Fortuito
Pesca	1988	It	Caso Fortuito
Pesca	1973	It	Caso Fortuito
Pass.	1993	R.I.	Caso Fortuito

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Pesca	1969	It	Caso Fortuito
Carico	1987	R.I.	Caso Fortuito Caso fortuito = 26 casi
Pesca		It	Colpa Comandante
Pass.	1988	It	Colpa Comandante eccessiva velocità per condizioni meteo
Pesca	1985	It	Colpa Comandante per imprudenza
Pass.	1990	R.I.	Colpa del marittimo
Carico	1962	It	Colpa membro equipaggio
Nav.Ausil.	1984	It	Colpa per inosservanza lex altri membri equipaggio
Pesca	1988	It	Concorso colpa del marittimo e del comandante
Pass.	1974	It	Concorso di colpa marittimo per mancato utilizzo DPI
Pesca	2002	It	Disattenzione dei marittimi
Carico	2002	R.I.	Disattenzione del comandante
Pesca	2001	It	Disattenzione del marittimo
Traffico Loc.	1962	It	Disattenzione Marittimo
Pass.	1985	It	Disattenzione Marittimo
Rimorch.	2000	It	Disattenzione Marittimo
carico	1975	It	Disattenzione Marittimo
Pesca	1973	It	Disattenzione Marittimo
Rimorch.	2000	It	Disattenzione Marittimo Disattenzione = 9 casi
Carico	1996	R.I.	Errato utilizzo impianto ventilazione
Pesca		It	Imperizia Comandante
Pesca	1993	It	Imperizia equipaggio
Pesca		It	In attesa documentazione
Carico		Bahrein	In attesa documentazione
Nave Nato			In attesa documentazione
Pass.	2004	R.I.	In attesa documentazione
Pesca	Non Iscritta	it	In attesa documentazione
Pesca	1983	It	In attesa documentazione
Traffico Loc.	1997	it	In attesa documentazione
Carico		Panama	In attesa documentazione
Pass.	1977	R.I.	In attesa documentazione
Pass.	2001	R.I.	In attesa documentazione
		Panama	In attesa documentazione
Carico		Cina	In attesa documentazione
Pesca	1975	It	In attesa documentazione
Pesca			In attesa documentazione
Diporto			In attesa documentazione
Pass.		Bahamas	In attesa documentazione in attesa = 16 casi
Pesca	1968	It	Inchiesta penale in corso
Pass.	2004	It	Inchiesta in corso
Pass.	1966	It	Inchiesta in corso
Pass.	1973	It	Inchiesta in corso
Pass.	2003	It	Inchiesta in corso
Pass.	1968	It	Inchiesta in corso
Pesca	Non Iscritta	It	Inchiesta in corso
Pesca	1971	It	Inchiesta in corso
Pass.	1978	It	Inchiesta in corso

Pass.	1995	R.I.	Inchiesta in corso
Pass.	1949	It	Inchiesta in corso
Diporto	1995	it	Inchiesta in corso
Carico	1992	R.I.	Inchiesta in corso
Pass.	1992	It	Inchiesta in corso
Pass.	2004	It	Inchiesta in corso
Pesca	1979	It	Inchiesta in corso
Pass.	1992	R.I.	Inchiesta in corso
Pass.	1975	It	Inchiesta in corso
Pass.	1989	It	Inchiesta in corso
Diporto		it	Inchiesta in corso
Pass.	1979	It	Inchiesta in corso
Pass.	2003	It	Inchiesta in corso
Carico	1992	R.I.	Inchiesta in corso
Pass.	1999	It	Inchiesta in corso
Pass.	1999	R.I.	Inchiesta in corso
Diporto			Inchiesta in corso in corso = 26 casi
Diporto	1999	It	Infortunio in itinere
Pesca	1963	It	Infortunio in itinere
Pesca		It	Infortunio in itinere
			Resp.Comandante per violaz.d.lgs.n.271/1999 e colpa infort.
Pass.	1978	R.I.	Responsabilità comandante per inosserv. norme sicurezza
Carico		Liberia	Respon.I°Uff.
Pesca		It	Responsabilità del conducente
Carico	1988	R.I.	Responsabilità pen.del Comand.e di altri dell'equipaggio
Pesca	1969	It	Responsabilità Comandante
Pesca	2004	It	Responsabilità Comandante
Pesca	1993	It	Responsabilità del Comandante e altro marittimo imperizia
Pesca			Responsabilità Marittimo
Carico	1994	R.I.	Scarsa esperienza marittimo
Carico	1993	R.I.	Suicidio

Come si osserva dalla Tabella 1, non tutti gli infortuni e i sinistri marittimi sono dovuti a colpa o a responsabilità legate a imprudenza o imperizia, ma, più semplicemente, nella maggior parte dei casi, scaturiscono da causa di forza maggiore o da caso fortuito (circa il 25%). Altre volte il sinistro, in senso lato, per la semplicità della sua dinamica e per i danni lievi o inesistenti da esso derivanti, può più propriamente definirsi semplice "incidente di manovra", dovuto ad errore umano. Infatti, non bisogna dimenticare che la sicurezza marittima si fonda sostanzialmente su due elementi: l'aspetto tecnologico e l'aspetto umano.

I casi allo studio hanno evidenziato che solo una piccola parte dei sinistri è dovuta ad errore umano.

Tabella 2

Distribuzione inchieste per categoria naviglio e bandiera

Categoria naviglio	n.casi	% inc.	Bandiera It.	Reg. Int.	Non iscritte	Straniera
Passeggeri	30	30,00	19	10		1
Carico	21	21,00	6	10	1	4
Rimorchiatori	3	3,00	3			
Traffico Locale	3	3,00	3			
Pesca	37	37,00	35		2	
Naviglio ausil.	1	1,00	1			
Diporto	5	5,00	3		2	
Totale	100	100,00	70	20	5	5

Tabella 3

Distribuzione inchieste per anno di costruzione delle imbarcazioni

Categoria naviglio							
Anno Costruzione	Passeggeri	Carico	Rimorchiatori	Traffico loc.	naviglio ausl.	Pesca	Diporto
1949	1						
1962		1		1			
1963						1	
1964						1	
1966	1					1	
1967	1						
1968	1					1	
1969		1				2	
1971						1	
1972						1	
1973	1					2	
1974	1						
1975	1	1				1	
1977	1						
1978	1						
1979	1	1				1	
1983						3	
1984					1		
1985	1					2	
1986						1	
1987		1					
1988	2	1	1			2	
1989	1						
1990	1					1	
1991				1		1	
1992	2	2					

1993	1	1				2	
1994		1					
1995	1						1
1996		2					
1997				1			
1999	3						1
2000	1	1	2			1	
2001	1	1				1	
2002		2				1	
2003	2						
2004	3					1	
*non acquisito	1	5				9	3
Totale	30	21	3	3	1	37	5

* Sono in corso accertamenti per acquisire l'anno di costruzione

Come si evince da tale Tabella 2, la maggior parte degli infortuni e dei sinistri si verifica nell'ambito della categoria della *pescà* con circa il 37% dei casi, il 30% dei casi riguarda il comparto *passaggeri* ed infine circa il 21% è relativo al comparto *carico*.

Nella Tabella 3 la distribuzione delle inchieste è stata valutata in relazione all'anno di costruzione dell'imbarcazione interessata dall'evento e si è potuto appurare che la flotta esaminata non è particolarmente vetusta e che non sempre il sinistro è correlato all'età avanzata dell'imbarcazione.

Tabella 4 - Passeggeri

Tipo sinistro/ Tipo Infortunio	Numero Casi sinistro con infortunio	Numero casi sinistro senza infortunio	Decessi
Scontro in banchina	3	3	
Rottura cavi			
Incendio		2	
Affondamento			
Naufragio			
Errata manovra in porto	1	3	
Collisione	2	2	
Urto Scoglio		2	
Rottura elica			

Frattura costola			
Ematoma piede			
Colpo addome			
Ustione con soda			
Contusione	1		
Caduta in mare	1		
Ferita	3		
Scomparsa a mare			
Scivolata	7		
Caduta da albero			
Totale	18	12	

Tabella 5 – Carico

Tipo sinistro/ Tipo Infortunio	Numero Casi sinistro con infortuni	Numero casi sinistro senza infortunio	Decessi
Scontro in banchina		1	
Rottura cavi		2	
Incendio	2	3	
Affondamento			
Naufragio			
Errata manovra in porto		1	
Collisione		2	
Urto Scoglio		2	
Rottura elica		1	
Frattura costola			
Ematoma piede			
Colpo addome			
Ustione con soda	1		
Contusione	2		

Caduta in mare		1	
Ferita	1		
Scomparsa a mare			2
Scivolata	2		
Caduta da albero			
Totale	8	13	2

Tabella 6 – Rimorchiatori

Tipo sinistro/ Tipo Infortunio	Numero Casi sinistro con infortunio	Numero casi sinistro senza infortunio	Decessi
Scontro in banchina			
Rottura cavi		1	
Incendio			
Affondamento			
Naufragio			
Errata manovra in porto			
Collisione			
Urto Scoglio		1	
Rottura elica			
Frattura costola	1		
Ematoma piede			
Colpo addome			
Ustione con soda			
Contusione			
Caduta in mare			
Ferita			
Scomparsa a mare			
Caduta da albero			
Totale	1	2	

Tabella 7 – Traffico locale

Tipo sinistro/ Tipo Infortunio	Numero Casi sinistro con infortunio	Numero casi sinistro senza infortunio	Decessi
Scontro in banchina		1	
Rottura cavi			
Incendio			
Affondamento			
Naufragio			
Errata manovra in porto			
Collisione			
Urto Scoglio		1	
Rottura elica			
Frattura costola			
Ematoma piede	1		
Colpo addome			
Ustione con soda			
Contusione			
Caduta in mare			
Ferita			
Scomparsa a mare			
Caduta da albero			
Totale	1	2	