



## **RACCOMANDAZIONI EMESSE NEL SETTORE MARITTIMO NEL 2025**

***Decesso marittimo a bordo della motonave “GNV ANTARES” – IMO 8503797 durante le operazioni di stivaggio di un semirimorchio nei locali garage – Porto di Napoli, avvenuto il 23.03.2024.***

***RM2024.0019-01:*** Si raccomanda a GNV S.p.a. – GRANDI NAVI VELOCI, di dotare i conduttori delle ralle di radio ricetrasmittente. La radio potrebbe ovviare alla mancanza di visibilità in manovra, rendendo più immediata e chiara la comunicazione con il Personale di Coperta.

***RM2024.0019-02:*** Si raccomanda ai Centri di Formazione del personale marittimo per il tramite del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, di definire un protocollo di comunicazione verbale e gestuale, soprattutto per comunicare comportamenti “non standard” si veda sotto per maggiori dettagli.

***RM2024.0019-03:*** Si raccomanda a GNV S.p.a. – GRANDI NAVI VELOCI, di sensibilizzare i conducenti delle ralle e il personale di coperta al rischio di investimento. Concretamente si può includere il recente incidente nel materiale dei corsi di formazione in materia di sicurezza.

***RM2024.0019-04:*** Si raccomanda a GNV S.p.a. – GRANDI NAVI VELOCI, di sensibilizzare i conducenti delle ralle e il personale di coperta ai rischi derivati da pressioni produttive.

***RM2024.0019-05:*** Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne, a GNV S.p.a. – GRANDI NAVI VELOCI, ad Assarmatori ed ai Centri di Formazione, di preparare e diffondere un pacchetto informativo per sensibilizzare gli equipaggi al tema dell’affaticamento e alle opportune strategie di gestione. Va inclusa la gestione della fatica di lungo periodo (giorni consecutivi di lavoro) e quella relativa ad ogni singolo turno. Per maggiore efficacia si raccomanda di differenziare l’attività di sensibilizzazione considerando i diversi possibili destinatari, in questo caso la categoria dei lavoratori su navi Ro-Ro Cargo. Si veda sotto per maggiori dettagli.

***Approfondimenti:*** Approfondimenti e spiegazioni per alcune raccomandazioni.

***RM2024.0019-02:*** Protocollo di comunicazione verbale e gestuale. Per ovviare alla rumorosità dei garage si raccomanda di affiancare alla comunicazione verbale (o via radio) anche dei gesti codificati, che possano permettere al personale di comunicare intenzioni e comportamenti “rischiosi”, non standard. Non si tratta di sviluppare un protocollo complesso, ma solamente di identificare situazioni che richiedano una comunicazione aggiuntiva e i relativi codici verbali e gestuali. Il protocollo andrebbe definito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, per garantire la più ampia diffusione alle compagnie di navigazione e ai centri di formazione.

***RM2024.0019-04:*** Sensibilizzare ai rischi derivati da pressioni produttive. Nella ricostruzione dell’evento il conducente della ralla riporta “Come anche in altre occasioni il personale della nave mi ha dato fretta perché si era in prossimità dell’orario di partenza”. Questo comportamento con ogni probabilità ha efficacia molto limitata nel velocizzare l’imbarco (visto che i veicoli procedono a passo d’uomo e uno per volta). Invece costituisce una pressione produttiva nei confronti di tutto il personale coinvolto, che potrebbe quindi sentirsi invitato a fare il possibile per velocizzare, anche a discapito della sicurezza. Vi è evidenza di questo nel comportamento dei due marittimi che non attendono il transito della ralla prima di muoversi. Abbiamo quindi una tensione all’efficienza



(comprensibile) che si manifesta in comportamenti che potrebbero non generare maggiore efficienza, ma solo far sentire la pressione ai colleghi. Si consiglia 23/03/2024 – Decesso marittimo a bordo della M/n “GNV ANTARES” – Porto di Napoli Rapporto finale - Fascicolo SIGE F2024.0019 44 quindi di costruire una campagna di sensibilizzazione per invitare il personale ad astenersi da comportamenti e toni “di pressione”. In parallelo è possibile svolgere un’analisi dettagliata di quali sono i fattori di inefficienza su cui si può intervenire (studio tempi e movimenti), in modo da indirizzare le persone nella corretta direzione.

**RM2024.0019-05:** Sensibilizzare al tema dell’affaticamento e alle opportune strategie di gestione. Il tema della fatica è spesso poco discusso, in vari ambienti lavorativi, per via di un preconetto culturale “fatica uguale debolezza”. Altri domini, quali ad esempio l’aeronautica, hanno istituito l’obbligo di sensibilizzare gli operatori al tema, con appositi training su cosa sia l’affaticamento, che effetti abbia sulla prestazione umana, come gestirlo al meglio a livello individuale e organizzativo [Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione Europea]. In questo caso l’obbligo non si limita alla sensibilizzazione, ma include anche un monitoraggio e controllo del rischio, sempre presente in lavori a ciclo continuo.

***Decesso marittimo durante le operazioni di manutenzione del meccanismo di rilascio della free fall lifeboat a bordo della M/N “BBC WASHINGTON” - IMO 9283954, presso la rada del porto di marina di carrara, in data 31.07.2023.***

**RM2023.0057-01:** Si raccomanda alla Società di gestione della nave Held Bereederungs GmbH & Co. KG, l’aggiornamento e l’implementazione delle procedure di messa in sicurezza e verifica del sistema di sgancio delle ‘scialuppe di salvataggio’, con eventuale verifica del funzionamento del meccanismo di sgancio che debba essere effettuata solo con l’attuazione di misure di sicurezza supplementari concordate con il fabbricante delle ‘scialuppe’ di salvataggio.

**RM2023.0057-02:** Si raccomanda all’Armatore ed alla Società di gestione della nave Held Bereederungs GmbH & Co. KG, di adottare un sistema di gestione del rischio durante le operazioni a bordo che preveda la redazione di un piano operativo dettagliato per ogni tipo di manovra a bordo, in particolare per le operazioni con le ‘scialuppe di salvataggio’. L’analisi dei rischi considererà in maniera esplicita le attività concorrenti ed i rischi aggiuntivi da queste introdotti. Ogni operazione dovrebbe essere preceduta da una valutazione del rischio, che includa la possibilità di guasti meccanici, malfunzionamenti o errori umani, e da una riunione di briefing tra il personale coinvolto, dove vengano discussi i rischi, le procedure di emergenza e le responsabilità.

**RM2023.0057-03:** Si raccomanda all’Armatore ed alla Società di Gestione della nave Held Bereederungs GmbH & Co. KG di rafforzare la cultura della sicurezza a bordo delle proprie navi. In particolare, è necessario educare all’uso di caschi di protezione, giubbotti di salvataggio, imbragature di sicurezza e guanti protettivi durante qualsiasi attività che comporti il rischio di cadute o di contatti con meccanismi pericolosi. L’adozione di questi dispositivi deve essere considerata parte integrante delle procedure operative e di sicurezza e la loro mancanza o uso improprio deve essere considerata una violazione delle norme di sicurezza. Ogni membro dell’equipaggio deve essere formato, informato e obbligato a indossare i DPI adeguati durante tutte le operazioni, comprese quelle ad alto rischio come le manovre con la scialuppa di salvataggio. Inoltre, ai Centri di formazione del personale marittimo, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne e il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, si chiede voler sensibilizzare



ulteriormente riguardo alla cultura della sicurezza a bordo, con particolare attenzione all'uso dei dispositivi di protezione individuale (DPI).

**RM2023.0057-04:** Si raccomanda all'Armatore ed alla Società di Gestione della nave Held Bereederungs GmbH & Co. KG, di verificare le certificazioni della Free Fall lifeboat di estendere tale verifica anche alle navi "BBC CHALLENGER" e "BBC MICHIGAN".

**RM2023.0057-05:** Si raccomanda agli enti di classifica (KOREAN REGISTER – RINA – DNV – LOYDS REGISTER – BUREAU VERITAS – ABS), alla Società di gestione della nave Held Bereederungs GmbH & Co. KG, di rivedere ed eventualmente personalizzare le check-list utilizzate durante le ispezioni periodiche e manutenzioni, in modo che includano controlli specifici sui sistemi di ritenuta e punti di ancoraggio, condizioni di corrosione, funzionamento dei dispositivi idraulici, elementi accessori delle FFLB (ganci, leve, pin).

***Naufragio del M/P "ANTONIO PADRE" successivo ad urto contro piattaforma off-shore "FABRIZIA" a largo di san Benedetto del Tronto, in data 18 aprile 2024***

**RM2024.0024-01:** Si raccomanda al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, in particolare alla Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto ed alle altre Capitanerie interessate da impianti fissi di perforazione, che le piattaforme dismesse in concessione demaniale marittima alle società private, responsabili della loro gestione ai fini del segnalamento marittimo (sia diurno che notturno), siano oggetto di un monitoraggio continuo. A tal fine, sarebbe opportuno inserire nell'atto concessorio una clausola che obblighi alle società di gestione, la verifica quotidiana (da remoto ovvero tramite imbarcazioni proprie), la funzionalità dei segnalamenti (diurni e notturni) prescritti per ciascuna piattaforma da Marifari.

**RM2024.0024-02:** Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne una revisione della normativa sull'orario di lavoro del personale, al fine di prevenire il rischio di affaticamento, in particolare per gli equipaggi delle unità adibite alla pesca.

**RM2024.0024-03:** Si raccomanda alle Associazioni di Categoria del Settore Pesca (AGCI PESCA – FEDAGRIPESCA – FEDERPESCA – LEGA COOP PESCA) di promuovere una sensibilizzazione continua riguardo alla pianificazione accurata delle traversate e alla corretta tracciatura delle rotte per evitare rischi derivanti da ostacoli e pericoli in mare. È fondamentale sensibilizzare l'equipaggio sull'uso responsabile della telefonia privata nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché sull'importanza delle carte nautiche e della navigazione sicura in condizioni di visibilità ridotta. Inoltre, si suggerisce di **incoraggiare** l'adozione di dispositivi di navigazione avanzati, l'implementazione di procedure di emergenza standardizzate, e la promozione di linee guida per limitare la velocità in prossimità di strutture offshore.

***Collisione tra la nave passeggeri "SHARDEN" – IMO 9305269 – e motopesca "ALEMAX II" – 4OL396 – avvenuta nelle acque antistanti il compartimento marittimo di Olbia, in data 10.08.2023***

**RM2023.0060-01:** Si raccomanda alle Associazioni di categoria del settore pesca (AGCI PESCA – FEDAGRIPESCA – FEDERPESCA – LEGA COOP PESCA) di valutare l'opportunità di promuovere campagne informative-formative riguardo il corretto utilizzo di strumenti di ausilio



quali le comunicazioni via radio e il radar, in particolare con riferimento all'Automatic Identification System (AIS) al fine di sensibilizzare circa la sua funzione: (i) di supporto nell'identificazione delle navi, (ii) di assistenza nel tracciamento del bersaglio, (iii) di assistenza nelle operazioni di ricerca e salvataggio, (iv) di semplificazione nello scambio di informazioni, (v) di fornire informazioni aggiuntive per aiutare la conoscenza situazionale (International Maritime Organization (IMO), A 29/Res.1106).

**RM2023.0060-02:** Si raccomanda alla Società armatrice della M/N "SHARDEN" di valutare l'opportunità di aggiornare le proprie procedure di gestione della sicurezza, in particolare il Safety Management System (SMS) di navigazione e gli ordini permanenti del Comandante di modo che risultino meno generiche e più circostanziate e finalizzate a: (i) prevenire gravi non conformità (serio pericolo per le persone o per la sicurezza della nave o un serio rischio per l'ambiente e che richiede una immediata azione correttiva), (ii) incidenti e situazioni pericolose (rischio per la sicurezza delle persone, della nave, del carico o dell'ambiente). Si evidenzia che alcune raccomandazioni ritenute ragionevolmente condivisibili, pertinenti e adeguate, utili al non verificarsi di incidentalità simili a quella in oggetto, si riscontrano nei rapporti d'indagine - Collisione M/p "FUTURO" e M/n "BERGF JORD" [RM2021.0025-04] - e - Collisione 10/08/2023 - Collisione tra M/N "SHARDEN" e M/P "ALEMAX II" - Olbia Rapporto finale - Fascicolo SIGE F2023.0060 42 "M/p "LUGARAIN" e M/n "MIKA" [RM2022.0086-01; RM2022.0086-02]. <https://digifema.mit.gov.it/marittimo/raccomandazioni>