



RACCOMANDAZIONI EMESSE NEL SETTORE MARITTIMO NEL 2025

Collisione tra M/P “EUROPA” e M/P “SANTA MARIA E FIGLI II” avvenuta a circa 2 miglia a Nord-Est dal porto di Molfetta, in data 10 ottobre 2024 (identificativo EMCIP: 2024/004904)

RM2024.0089-01: Si raccomanda alla Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti la possibilità di considerare l’inserimento nei programmi di esame del personale preposto al comando e alla guardia in plancia a bordo delle navi da pesca, la conoscenza delle linee guida contenute nel documento denominato “Training and certification of fishing vessel personnel” pubblicato dall’IMO in collaborazione con la FAO e l’ILO.

RM2024.0089-02: Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne e al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, l’installazione di un sistema di segnalazione elettronico quale misura ausiliaria per il monitoraggio del personale di guardia e per l’allerta del resto dell’equipaggio in caso di mancata risposta o inattività prolungata.

RM2024.0089-03: Si raccomanda a:

a) i Centri di Formazione del personale marittimo per il tramite del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ed alle associazioni di categoria del settore pesca (AGCI PESCA – FEDAGRI PESCA – FEDERPESCA – LEGA COOP PESCA) di istituire a livello locale delle sessioni formative per la condivisione degli eventi incidentali avvenuti e/o investigati dall’Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime, al fine di promuovere e diffondere una cultura della prevenzione.

b) alle associazioni di categoria del settore pesca (AGCI PESCA – FEDAGRI PESCA – FEDERPESCA – LEGA COOP PESCA) di istituire a livello locale delle sessioni informative sulle circolari e le ordinanze emanate dagli Uffici centrali e periferici del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

Naufragio rimorchiatore “FRANCO P” a largo di Bari in data 18 maggio 2022 (identificativo EMCIP: 2022/017585)

RM2022.0039-01: Si raccomanda al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto di richiamare le Capitanerie di Porto alla scrupolosa verifica in fase di autorizzazione alla partenza della congruenza fra i documenti relativi al Piano di Viaggio presenti nella Dichiarazione Integrativa di Partenza – Art.179 Codice della Navigazione - inclusa l’indicazione dei porti e degli orari di partenza e arrivo - e le eventuali restrizioni previste dal Piano di Sicurezza dell’armatore che ha richiesto l’autorizzazione (ex Art. art. 6 del Dlgs. n. 271/99).

L’obiettivo è evitare che la documentazione presentata ai fini dell’autorizzazione presenti obiettivi fra loro in conflitto con rilevante impatto sulla sicurezza della navigazione. Nel caso di specie la documentazione presentata dall’armatore ILMA srl per l’autorizzazione alla partenza del convoglio composto dal R/R FRANCO P e dal galleggiante AD3 prevedeva un piano di viaggio superiore alle 48 ore di navigazione, in contrasto con quanto previsto dal Piano di Sicurezza redatto dall’armatore stesso ai sensi del disposto dell’art. 6 del Dlgs. n. 271/99 con riferimento allo stesso galleggiante AD3, che imponeva di effettuare scali in caso di navigazioni di durata superiore alle 48 ore.



RM2022.0039-02: Si raccomanda al Comando Generale delle Capitanerie di Porto di disporre, con una circolare o con atti normativi specifici, che nel regolamento degli Enti di Classe operanti nel contesto della bandiera italiana sia esplicitamente previsto l'obbligo, nell'ambito delle visite di classe, di verificare la chiusura e tenuta stagna dei boccaporti sul ponte delle paratie, anche nel caso di navi in esercizio, e non solo per le navi di nuova costruzione.

L'obiettivo è evitare che nel contesto delle visite di classe venga posta in secondo piano l'efficacia di una verifica fondamentale ai fini della sicurezza della navigazione, quale quella della chiusura e tenuta stagna dei boccaporti sul ponte delle paratie, delegandola alla responsabilità del solo armatore e specificamente all'equipaggio della nave. Va infatti considerato che le stesse attività ispettive previste dalla visita di classe possono richiedere l'apertura di tali boccaporti, come nel caso della visita di classe intervenuta il giorno stesso in cui era prevista la partenza del convoglio composto dal rimorchiatore FRANCO P e dal galleggiante AD3 presso il porto di Ancona. In condizioni normali, inoltre, non esistono esigenze operative che richiedano l'apertura di tali boccaporti da parte dell'equipaggio, sia durante la navigazione che durante la permanenza in porto. Non appare pertanto giustificabile la scelta di non prevedere l'obbligo di questa verifica di sicurezza, che è invece esplicitamente prevista nei regolamenti degli enti di classe con riferimento ai boccaporti presenti sul ponte delle paratie per le navi di nuova costruzione.

RM2022.0039-03: Si raccomanda al Comando Generale delle Capitanerie di Porto di disporre, con una circolare o con atti normativi specifici applicabili al contesto della bandiera italiana, l'obbligo per gli armatori di richiedere controlli tecnici a bordo, nel caso di autorizzazioni alla partenza di convogli composti da rimorchiatore e galleggiante non autopropulso al rimorchio, che devono intraprendere un viaggio internazionale.

L'obiettivo è fare in modo che nel caso di viaggi internazionali intrapresi da convogli composti da rimorchiatore e galleggiante non autopropulso al rimorchio, che per loro natura hanno margini di intervento più ridotti in caso di emergenze che si verifichino durante la navigazione, siano sottoposti a controlli più incisivi rispetto a quelli che è possibile mettere in atto con la mera verifica della presenza dei documenti a fascicolo. Tali controlli dovrebbero riguardare in primo luogo le condizioni di carico del galleggiante, con particolare riferimento ai suoi effetti sull'assetto e sulla stabilità del galleggiante stesso, ma avrebbero come effetto indiretto anche quello di verificare essenziali condizioni di sicurezza del rimorchiatore. Si ritiene che, qualora tali verifiche siano affidate esclusivamente all'armatore, senza l'intervento di entità terze, si possa aprire uno spazio di discrezionalità eccessivamente ampio, con il rischio di porre in contrasto fondamentali esigenze di sicurezza, con interessi di natura economica legati al "carico pagante" che viene trasportato.

RM2022.0039-04: Si raccomanda al Comando Generale delle Capitanerie di Porto di valutare l'emissione di provvedimenti atti a favorire il progressivo inserimento negli standard costruttivi delle nuove navi di sistemi di sensoristica applicati ai boccaportelli imbullonati e stagni all'acqua, presenti sul ponte delle paratie. I sensori dovranno fornire segnalazioni visibili in plancia dello stato di apertura o chiusura dei boccaportelli.

L'obiettivo è assicurarsi che siano pienamente sfruttate le soluzioni tecnologiche che prevedono l'uso dei sistemi di sensoristica già adottati per la segnalazione da remoto dello stato di apertura/chiusura delle porte e boccaportelli stagni, anche per i portelli imbullonati ai passi d'uomo. Tali soluzioni faciliterebbero l'individuazione tempestiva di vie d'acqua nei locali per i quali è prevista l'integrità stagna, riducendo il rischio di situazioni quali quella verificatasi sul R/R FRANCO P in occasione del sinistro.

RM2022.0039-05: Si richiama l'armatore ILMAR srl al rigoroso rispetto del limite di 48 ore previsto nel proprio Piano di Sicurezza per i viaggi effettuati con il galleggiante AD3, prevedendo



sempre degli scali intermedi in caso di viaggi che richiedano un tempo di navigazione superiore a tale limite.

L'obiettivo è preservare un più ampio margine di intervento in caso di emergenze che si verifichino ad un'elevata distanza dalla costa, nel caso di viaggi intrapresi da convogli composti da rimorchiatore e galleggiante non autopropulso al rimorchio. Tali margini di intervento dovrebbero essere preservati anche nel caso in cui una rotta più diretta favorirebbe tempi di viaggio complessivamente inferiori ed una conseguente riduzione dei costi associati alla necessità di effettuare scali aggiuntivi.

RM2022.0039-06: Si richiama l'armatore ILMAR srl al rigoroso rispetto dei limiti imposti dal Certificato di Idoneità dell'AD3, con riferimento all'obbligo mantenere una distanza dalla costa non superiore a 50 miglia e a proseguire la navigazione solo quando sussistono condizioni meteomarine favorevoli.

L'obiettivo è preservare un più ampio margine di intervento in caso di emergenze che si verifichino ad un'elevata distanza dalla costa e con condizioni meteomarine non favorevoli, nel caso di viaggi intrapresi da convogli composti da rimorchiatore e galleggiante non autopropulso al rimorchio. Tali margini di intervento dovrebbero essere preservati anche nel caso in cui una rotta più diretta - ed il proseguimento della navigazione in condizioni meteomarine non favorevoli - favorirebbero tempi di viaggio complessivamente inferiori ed una conseguente riduzione dei costi associati alla necessità di effettuare scali aggiuntivi.

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 ricetrasmettente. 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 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 preconcetto 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 – FEDAGRI PESCA – FEDER PESCA – 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 – FEDAGRI PESCA – FEDER PESCA – 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 “M/p “LUGARAIN” e M/n “MIKA” [RM2022.0086-01; RM2022.0086-02].**

<https://digifema.mit.gov.it/marittimo/raccomandazioni>