



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime

RAPPORTO FINALE DI INCHIESTA

**DECESSO MARITTIMO AVVENUTO DURANTE UNA BATTUTA DI PESCA
A BORDO DEL M/P BRIVIDO – 9PC600, A LARGO DI ROSETO DEGLI
ABRUZZI (TE), IN DATA 25/09/2024**
(IDENTIFICATIVO EMCIP: 2024/004344)





PREFAZIONE

Il presente rapporto d'inchiesta è stato condotto dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime in modo indipendente, secondo le disposizioni ed i criteri del Decreto Legislativo 6 settembre 2011 n. 165, della Direttiva 2009/18/CE e del Codice dei sinistri IMO.

L'obiettivo del presente rapporto d'inchiesta tecnica è quello di prevenire ogni possibile futuro incidente di questo tipo, attraverso l'accertamento e l'analisi delle relative cause e circostanze.

Le inchieste, svolte secondo la disciplina stabilita dal citato decreto, non riguardano la determinazione di responsabilità.

Il presente rapporto di inchiesta tecnica, anche in relazione ai risultati inclusi, alle conclusioni tratte ed alle raccomandazioni emesse, non può essere in alcun modo considerato come fonte di prova in nessun procedimento amministrativo o penale.

È possibile riutilizzare gratuitamente questo documento (escluso il logo dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime), in qualsiasi formato o supporto. È necessario che il documento sia riutilizzato con precisione e non in un contesto fuorviante. Il materiale deve essere riconosciuto come proprietà intellettuale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime e deve essere sempre riportato il titolo della pubblicazione di origine. Dove sia stato identificato materiale il cui copyright appartiene a terze parti, si dovrà ottenere l'autorizzazione da parte dei titolari di copyright interessati.

Questo documento è disponibile su <https://digifema.mit.gov.it>



Sommario

1. SINTESI.....	4
2. DATI OGGETTIVI	5
2.1 Dati della nave	5
2.2 Dati relativi al viaggio	6
2.3 Composizione dell’equipaggio	6
2.4 Informazioni sul sinistro	7
2.5 Condizioni meteo al momento dell’avvenimento	8
3. DESCRIZIONE	8
3.1 Descrizione e procedure di utilizzo delle reti di circuizione a chiusura	8
3.2 Descrizione della sicurezza del lavoro sul motopesca	12
3.3 Ricostruzione fasi evento	13
4. ANALISI.....	14
4.1 Analisi dell’evento	14
5. CONCLUSIONI	16
6. RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA	17
7. APPENDICI.....	18
7.1 Indice delle figure	18
7.2 Norme applicabili.....	18
7.3 Sigle e acronimi	19

1. SINTESI

Il presente rapporto è stato redatto sulla base degli elementi forniti dalla Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, dalla società armatrice/proprietaria del M/p BRIVIDO, nonché sulla base degli accertamenti effettuati a bordo del motopesca.

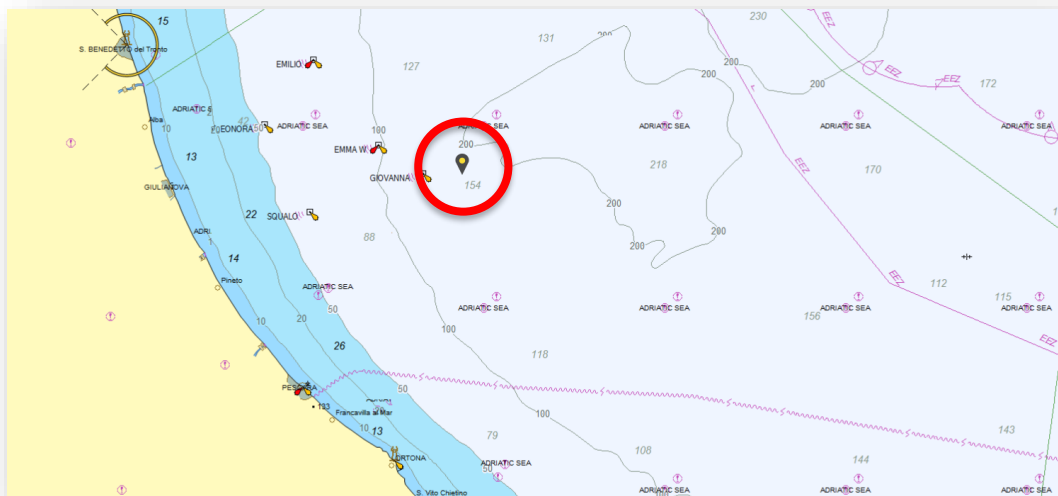
La sera del 24 settembre 2024 l'unità BRIVIDO si recava al largo di Roseto degli Abruzzi, con a bordo tre battelli per eseguire una battuta di pesca con reti da circuizione e con l'ausilio di fonti luminose (denominate lampare), le quali erano sistemate a bordo dei tre battelli (figura 1). Il battello madre BRIVIDO, una volta raggiunta la zona di pesca, calava in mare i suoi 3 battelli ausiliari, ognuno dei quali era dotato di un generatore elettrico che serviva ad alimentare le fonti luminose utili per attirare il pesce fino a quando il Capo Pesca non avrebbe deciso di calare in mare la rete da circuizione per la cattura del branco.

Figura 1 - M/p BRIVIDO ormeggiato nel porto di San Benedetto del Tronto con i battelli ausiliari a bordo – (Fonte: Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto)



Alle ore 02:45 LT circa, del 25 settembre 2024, a circa 26 miglia al traverso di Roseto degli Abruzzi (TE), mentre veniva effettuata la manovra di calata della rete tra l'unità madre e le unità ausiliarie, il battellino denominato “battello stazzetta” affondava improvvisamente con a bordo i marinai, uno dei quali riusciva autonomamente a raggiungere l'unità madre e mettersi in salvo, mentre l'altro veniva prontamente recuperato dall'equipaggio del motopeschereccio che immediatamente attivava le procedure di rianimazione ma con esito negativo.

Figura 2 - Luogo del sinistro - (Fonte: Emcip)



2. DATI OGGETTIVI

2.1 Dati della nave

(Dati generali estratti dai documenti dell'unità)

TIPO NAVE	PESCA >= 15 METRI
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	ITBV
BANDIERA	ITALIA
NOME	BRIVIDO
NUMERO ISCRIZIONE	9PC600
NUMERO IMO	-
LUNGHEZZA TOTALE (m)	28,62 LFT – 23,50 LPP
GT (tonn)	106
ANNO DI COSTRUZIONE	1970
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	NAZIONALE COSTIERA
FASE DEL VIAGGIO	IN NAVIGAZIONE
PARTE COINVOLTA	ALTRO
PORTO DI PARTENZA	SAN BENEDETTO DEL TRONTO
PORTO DI ARRIVO	SAN BENEDETTO DEL TRONTO
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	PESCA
DANNO ALLA NAVE	NO
UNITA' AFFONDATA	NO
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	NO
PERDITA DI CARBURANTE	NO
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	-



GRAVITA' EVENTO
MORTI/DISPERSI

MOLTO GRAVE-PERDITA VITE UMANE
1 – EQUIPAGGIO

2.2 Dati relativi al viaggio

LUOGO
COMPARTIMENTO MARITTIMO
STATO DEL MARE
FORZA DEL VENTO
CONDIZIONI METEO
VISIBILITÀ

MARE APERTO – ENTRO EEZ 200NM
SAN BENEDETTO DEL TRONTO
0 – CALMO (0 M)
1 – BAVA DI VENTO (2 - 3 NODI)
SERENO
OTTIMA (≥ 25.0 NM)

2.3 Composizione dell'equipaggio

Dai documenti di bordo e dagli atti dell'inchiesta sommaria emerge che la tabella minima di sicurezza della M/p BRIVIDO non è mai stata rilasciata dall'Amministrazione marittima italiana. La mancanza è dovuta al fatto che, essendo l'unità al di sotto dei 24 metri di lunghezza tra le perpendicolari, non era soggetta all'obbligo di possederla e la composizione rispondeva a quanto previsto dall'ordinanza 13/94 del 18 maggio 1994 del Capo del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto. Nella stessa ordinanza non sono indicate le unità da pesca con reti da circuizione e pertanto, il Comandante del Porto non ha stabilito quale fosse la composizione dell'equipaggio per il M/p BRIVIDO per il servizio della pesca con reti da circuizione con ausilio di lampare.

Al momento dell'incidente, a bordo dell'unità erano presenti i marittimi indicati nel ruolino equipaggio (n° 05451 serie XXV) rilasciato in data 2 maggio 2024 dalla Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto ad eccezione di un marinaio. L'equipaggio del M/p BRIVIDO risultava quindi costituito da n. 11 (undici) persone, così come indicato nel Ruolino equipaggio:

- n. 1 comandante
- n. 10 marinai

N°	Documento /certificazione	N° docum.	Autorità	Data rilascio	Scadenza
1	LICENZA PER NAVI MIN. e GALL.	01/2024	Ufficio Locale Martinsicuro	9/4/2024	
2	RUOLINO EQUIPAGGIO	05451/XXV	C.P. S. Benedetto del Tronto	2/5/2024	
3	ANNOTAZIONI DI SICUREZZA	2024/5218	C.P. S. Benedetto del Tronto	23/7/24	18/7/27
4	NAVIGABILITA'	2024/2669	C.P. S. Benedetto del Tronto	22/4/24	31/1/30
5	LICENZA DI PESCA	ITA000017099/5	Ministero Agricoltura	05/06/24	8 anni

2.4 Informazioni sul sinistro

Classificazione IMO:

molto grave

Ai fini del Codice IMO per le investigazioni sui sinistri marittimi, Risoluzione IMO MSC.255 (84), l'evento straordinario è da classificare quale “sinistro molto grave” (“*very serious marine casualty*”) in quanto ha avuto come conseguenza la perdita di vita umana.

Tipo evento:

decesso marittimo

Data e ora:

25.09.2024 alle ore 02.45

Posizione e luogo del sinistro:

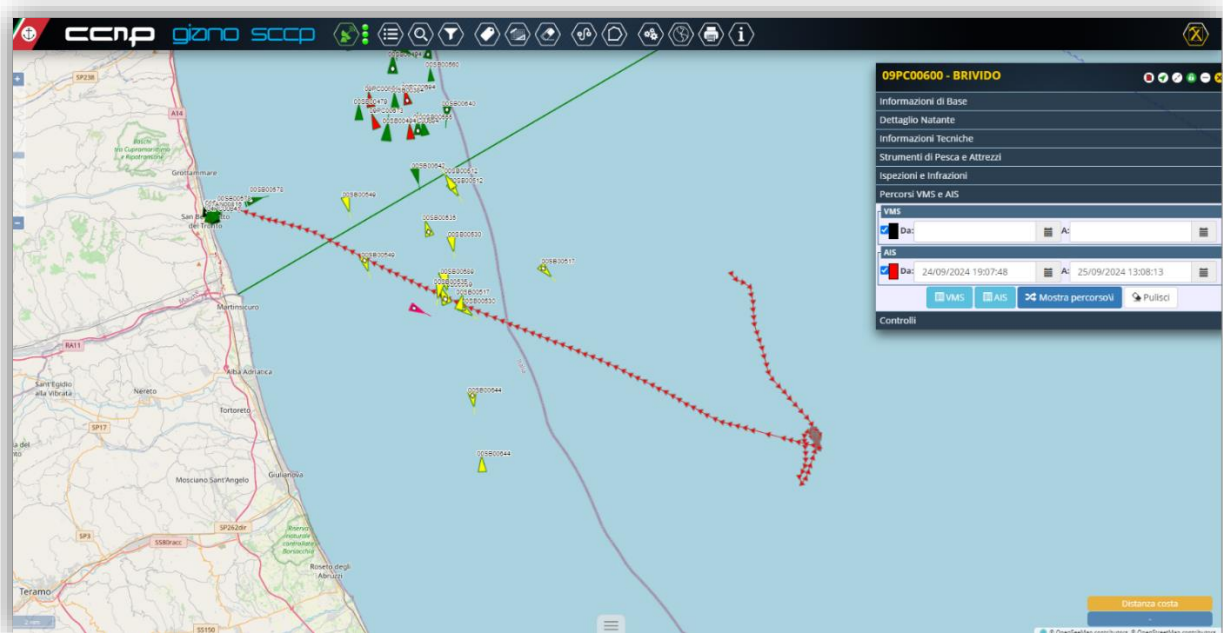
42°46'49" N - 013°32'27" E

Attività della nave e parte del viaggio:

in attività di pesca con fonti luminose

Conseguenze: L'evento incidentale provocava il decesso di un marittimo impegnato nelle operazioni di pesca di tipo circuizione a bordo del battello stazzetta dell'unità madre BRIVIDO.

Figura 3 - Tracciato AIS M/p BRIVIDO – (Fonte: Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto)





2.5 Condizioni meteo al momento dell'avvenimento

Il M/p BRIVIDO, nella notte tra il 24 e il 25 settembre 2024, era impegnato nell'attività di pesca nel punto di coordinate latitudine 42° 46' 49" N e longitudine 014° 32' 27" E, ricadente nella zona geografica dell'ADRIATICO CENTRALE del bollettino METEOMAR. Dalla visione dei bollettini meteo compilati dal C.N.M.C.A. emerge che in tale zona non erano previsti né avvisi di burrasca né temporali in corso.

Si riporta di seguito uno stralcio del bollettino meteo del giorno 24 settembre.

AVVISI:

TEMPORALI IN CORSO: SU MAR LIBICO, ADRIATICO MERIDIONALE, CANALE DI SARDEGNA, IONIO, MARI NORD E SUD BALEARI ET MARI EGEO E SUD DI CRETA.

TEMPORALI PREVISTI: SU MAR LIBICO, ADRIATICO MERIDIONALE, MAR DI CORSICA, MARE E CANALE DI SARDEGNA, IONIO, MARI NORD E SUD BALEARI ET MARI EGEO E SUD DI CRETA.

BURRASCHE IN CORSO:

- SUDOVEST 7 SU MAR LIGURE.

BURRASCHE PREVISTE:

- SUDOVEST 7 SU MAR LIGURE.

TENDENZA: SUD 4 -ISOLATI TEMPORALI SETTORE EST.

-ADRIATICO CENTRALE: EST 4 -LOCALI PIOGGE -VISIBILITA' BUONA LOCALMENTE DISCRETA -MOSSO / **TENDENZA:** VARIABILE 4 -ISOLATI TEMPORALI SETTORE EST.

Infine, si segnala che nel corso dell'inchiesta sommaria, svolta dalla Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, è stato accertato che in zona dove si è svolta la battuta di pesca le condizioni meteo fossero le seguenti:

STATO DEL MARE: *mare calmo, forza del vento: forza 1 – bava di vento; condizioni: sereno, visibilità: ottima.*

3. DESCRIZIONE

3.1 Descrizione e procedure di utilizzo delle reti di circuizione a chiusura

Il M/p BRIVIDO, abilitato alla pesca costiera ravvicinata entro 40 miglia dalla costa limitata al Mar Adriatico, per la battuta di pesca della sera tra il 24 e il 25 settembre 2024, utilizzava una rete di circuizione a chiusura comunemente denominata "cianciolo". Essa consiste in un enorme rettangolo formato da pezzi di rete con maglie di varie dimensioni. Si tratta di reti molto alte, delimitate nella parte superiore da una linea di galleggianti, posti uno di seguito all'altro a distanza quasi regolare, che sostengono l'intera rete, mentre nella parte inferiore la rete porta una serie di piombi. Collegati alla rete tramite bretelle (figura 3) vi sono anche una serie di anelli di acciaio, posti a distanza regolare, in cui scorre un cavo d'acciaio. I ciancioli utilizzati per la cattura del pesce azzurro hanno dimensioni normalmente dagli 800 metri in su, con altezza proporzionale alla lunghezza, variabile anche in base



alla profondità e alla natura del fondale. La rete di circuizione a chiusura, di grande lunghezza, utilizzata per la pesca del pesce azzurro, quando completamente armata con:

- il cavo d'acciaio;
- gli anelli in acciaio;
- i piombi e le reti stesse,

può raggiungere un peso complessivo fino a 5 tonnellate. Pertanto, a bordo delle barche da pesca, questo peso deve essere distribuito equamente tra dritta e sinistra, per evitare sbandamenti pericolosi per la barca e per il personale imbarcato.

Il M/p BRIVIDO oltre alla rete da circuizione, trasportava anche tre piccoli battelli ausiliari, ognuno munito di un generatore elettrico. Nella prima fase, una volta raggiunta la zona di pesca, i battelli vengono messi in mare e i generatori elettrici (lettera A della figura 3) vengono azionati dal personale di bordo per accendere le lampade poste in acqua e/o collocate fuori bordo alle imbarcazioni. Sotto l'intensa luce delle lampade si formano i banchi di pesce.

Nella seconda fase, il Capo Pesca, dopo un tempo ritenuto congruo, su input del personale presente a bordo delle imbarcazioni ausiliarie, effettua una ricerca con l'ecoscandaglio o con il sonar e, se rileva la presenza di un quantitativo di pesce adeguato, dispone l'accentramento a remi o a motore delle tre fonti luminose in un unico punto (lettera B della figura 3).

Quando le barche si sono accentrate, solo una mantiene le luci accese per trattenere l'eventuale banco di pesce formato, mentre le altre vengono spente (lettera C della figura 3).

In una terza fase, la barca da pesca madre, dopo aver lasciato la testa della rete su una delle barche ausiliarie (che a questo punto viene denominata barca "stazzetta"), inizia rapidamente a circuire il branco (figura 4) fino a raggiungere la barca "stazzetta" (come da lettera D della figura 4).

Figura 4 - Descrizione della rete da circuizione a chiusura meccanica - (Fonte: Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto)

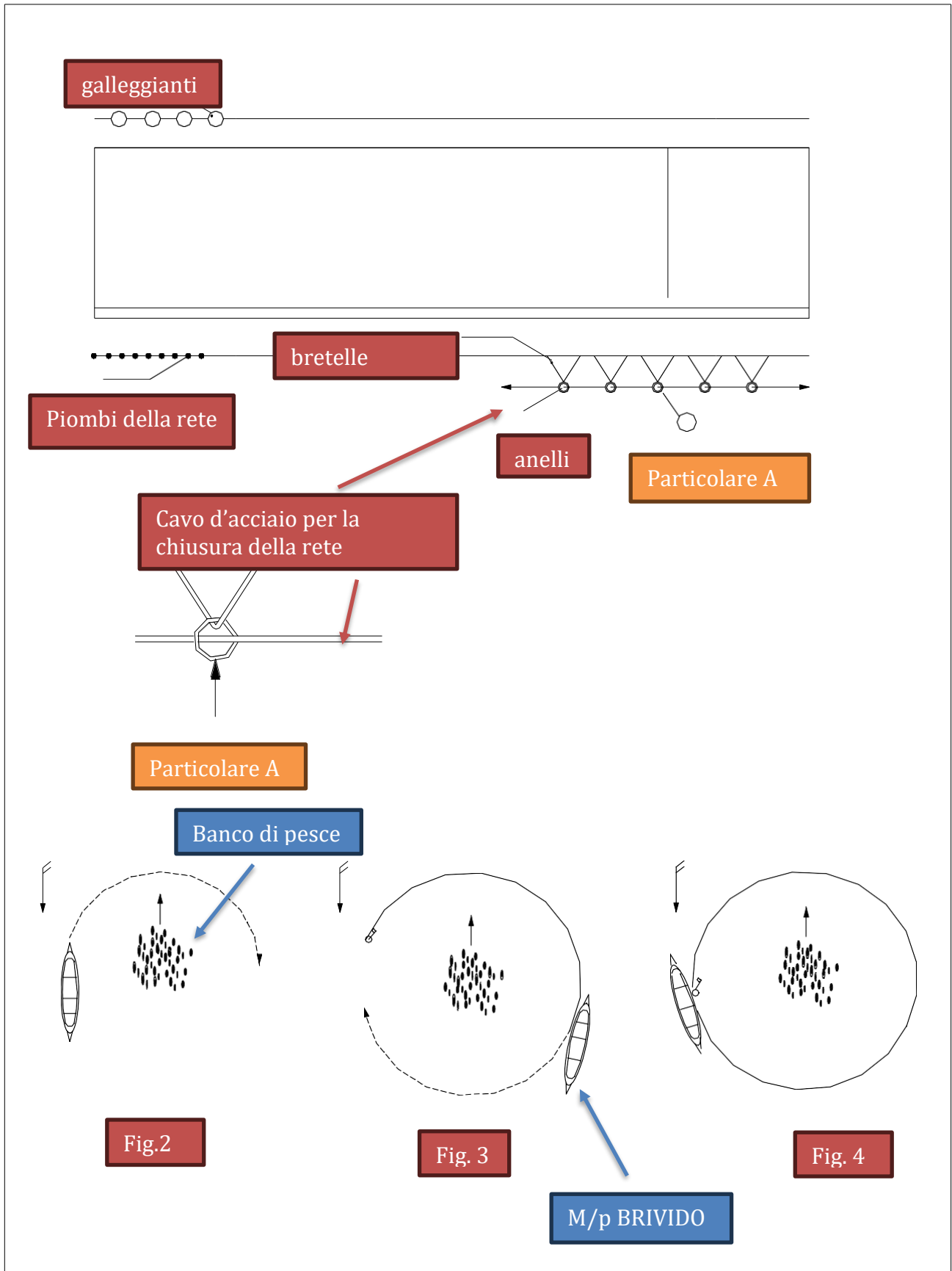
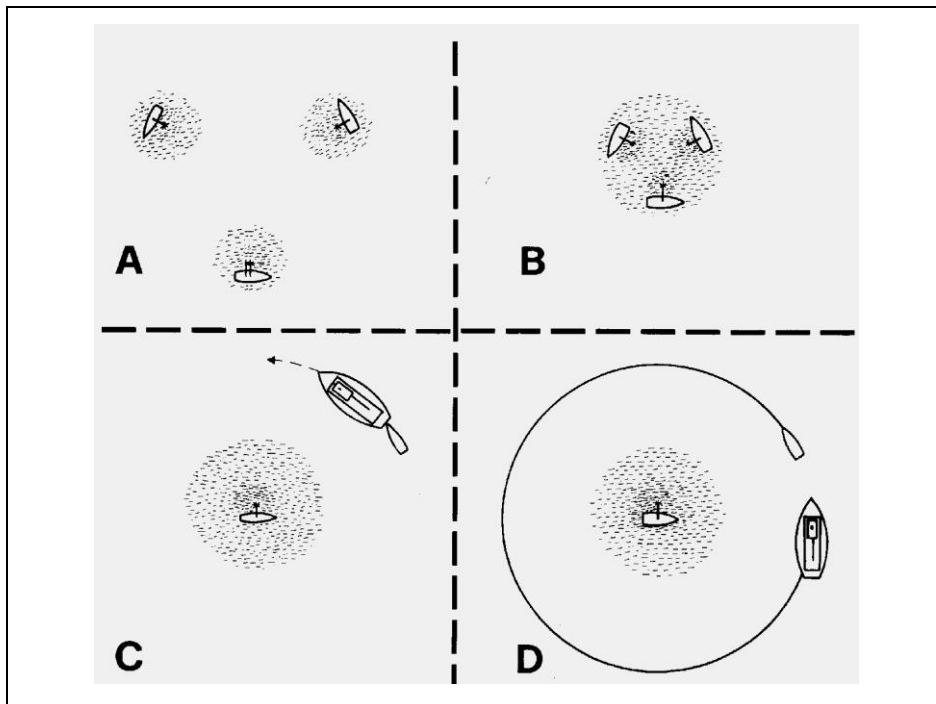
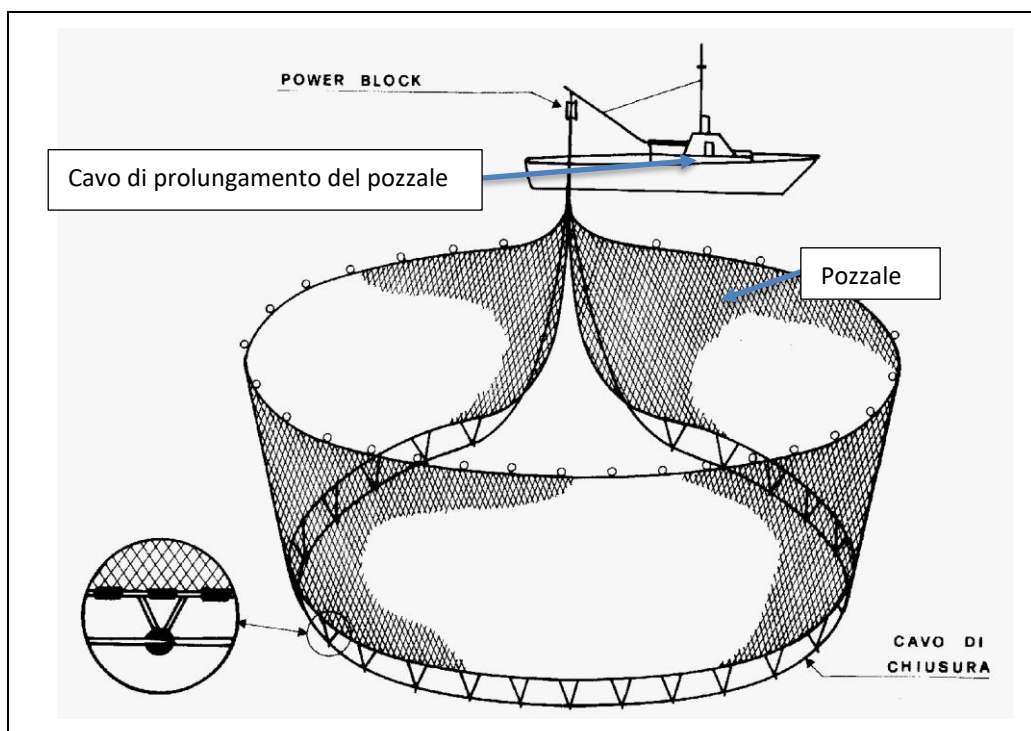


Figura 5 - Fasi della battuta di pesca con rete di circuizione a chiusura - (Fonte: Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto)



Con questa manovra il Comandante dell'unità madre forma un cilindro, contenente nel centro il banco di pesce.

Figura 6 - Rete di circuizione con chiusura interamente messa in acqua - (Fonte: Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto)





Nel momento in cui i due capi della rete a circuizione sono raccolti e posizionati sulla barca madre, il Comandante dà il segnale per recuperare il cavo d'acciaio con un verricello idraulico al fine di chiudere la rete. Contemporaneamente al cavo d'acciaio viene recuperata la linea dei piombi, per impedire la fuga dei pesci; mentre quest'ultima viene recuperata insieme agli anelli e alle bretelle di chiusura l'equipaggio procede al recupero delle reti tramite un bozzello idraulico posto sul bigo, in modo che i pesci vengano sempre racchiusi in spazi più ristretti. Infine, quando la rete è quasi recuperata del tutto, il pesce si troverà addensato nella parte finale della rete detta "pozzale" e il Capo Pesca a questo punto darà l'ordine di recuperarlo, mediante grossi coppi o ittiopompe.

3.2 Descrizione della sicurezza del lavoro sul motopesca

Ai fini della sicurezza dell'ambiente di lavoro, l'art. 6 della legge 271/99 pone in capo all'armatore e al Comandante dell'unità da pesca specifici obblighi inderogabili.

L'armatore del M/p BRIVIDO, dopo aver predisposto il manuale di gestione della sicurezza del lavoro contenente la valutazione dei rischi presenti a bordo in relazione all'attività di pesca e le misure predisposte a tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e delle persone, nomina il Servizio di Prevenzione e Protezione unitamente al Responsabile di tale servizio (art. 6, comma 5 della legge 271/99).

Dall'analisi del caso e dalle dichiarazioni rese dai marittimi, escussi a sommarie informazioni testimoniali si evidenzia che, sebbene previsto dal Piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro – Rev. 4 del 15.04.2024 redatto ai sensi del D. Lgs. 271/99, né il marittimo deceduto né gli altri membri dell'equipaggio indossassero gli indumenti di protezione individuali (DPI) e le cinture di salvataggio durante l'attività lavorativa.

Inoltre, manca l'evidenza oggettiva che la sera dell'incidente siano stati forniti, ad ogni marittimo, i necessari dispositivi individuali di sicurezza e protezione per l'attività a bordo e richiesto l'osservanza, da parte degli stessi, delle norme di igiene e sicurezza e l'utilizzo dei mezzi individuali di protezione messi a loro disposizione.

Dal rapporto di inchiesta sommaria della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto risulta che i DPI dei marittimi erano conservati in un deposito.

Infine, non risulta debitamente redatto il modello di tabella dell'organizzazione dell'orario di lavoro a bordo, prevista dall'art. 3 del D. Lgs. 108/2005, in quanto non è stata indicata l'attività lavorativa relativa al servizio di guardia di navigazione, né gli orari di riposo dei marittimi.



3.3 Ricostruzione fasi evento

L'evento è stato ricostruito sulla base dell'Inchiesta Sommaria della capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto.

Emerge che il giorno 24 settembre 2024, alle ore 17:30 L.T. circa, il M/p BRIVIDO, - 9PC600, dei RR.NN.MM. e GG. dell'Ufficio Locale Marittimo di Martinsicuro (TE), lasciava il porto di San Benedetto del Tronto per una battuta di pesca nella zona di mare di Giulianova.

Per tale attività, il motopesca trasportava, oltre all'attrezzatura di pesca (reti), tre battelli ausiliari equipaggiati con generatori elettrici per alimentare le fonti luminose all'uopo destinate

Dopo aver navigato fino alle ore 22:00 LT, a circa 26 miglia al traverso di Roseto degli Abruzzi, veniva disposto, con l'ausilio del picco di carico, la messa in mare dei tre battelli ausiliari e armati come di seguito:

- un marinaio sul battello ausiliario centrale, con le lampade sempre accese, incaricato di mantenere compatto il branco di pesce radunato;
- un marinaio sul battello ausiliario trainante;
- due marinai, tra cui la vittima dell'incidente, sul battello ausiliario denominato "stazzetta", incaricati di ricevere a bordo due sacchetti, uno bianco e uno nero, collegati rispettivamente al cavo d'acciaio che affonda e tende la rete e ai sugheri che mantengono la rete a pelo d'acqua.

Gli occupanti dei battelli ausiliari, si posizionano nella loro area di competenza e dopo aver azionato i generatori elettrici, accendono le lampade subacquee e di superficie per attirare il pesce.

Dopo circa quattro ore di illuminazione dello specchio di mare, venivano raggruppate le fonti luminose per la successiva calata della rete da circuizione.

Alle ore 02:15 LT circa del 25 settembre 2024, il battello "stazzetta" si portava a poppa del M/p BRIVIDO prendendo a bordo sia il cavo con gli anelli, sia il "pozzale", che mantiene i galleggianti, (figura 5), assicurandoli a un punto fisso del battello. Dopodiché, il M/p BRIVIDO iniziava a circuire il banco di pesce, compiendo un giro completo fino a raggiungere nuovamente il battello stazzetta, il quale fornì il cavo di prolungamento del pozzale (figura 5). Completata questa operazione, gli occupanti del battello stazzetta scapolarono il pozzale con il cavo d'acciaio dallo scalmotto, liberandosi dalla rete di circuizione, per poi ritornare alla barca madre e dedicarsi al recupero della rete.

Alle ore 02:45 LT circa, quando la rete era stata completamente messa in acqua e la barca madre entrava in possesso del cavo del pozzale, il battello "stazzetta" si ribaltava su un lato affondando e sbalzando gli occupanti in mare. Mentre il primo, con l'aiuto di una cima e nuotando verso la barca madre, riusciva a mettersi in salvo, il secondo dapprima nuotava verso il battello ausiliario denominato "centro luce" e poi improvvisamente scompariva. Il Comandante si tuffava in mare per cercare di soccorrerlo e con l'ausilio di un altro marinaio lo issavano sul battello "centro luce". Successivamente, l'intero battello fu sollevato a bordo del M/p BRIVIDO con il corpo dell'infortunato al suo interno. Si procedeva ad effettuare le manovre di rianimazione, ma nonostante il soccorso prestato, il marinaio decedeva.

Alle ore 04:57 LT circa del 25 settembre 2024 il Comandante comunicava tramite VHF alla Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto l'avvenuto decesso del marittimo.

Alle ore 08:20 LT circa il M/p BRIVIDO giungeva nel porto di San Benedetto del Tronto.



4. ANALISI

4.1 Analisi dell'evento

L'evento occorso al M/p BRIVIDO rientra nella definizione di **sinistro marittimo molto grave** ai sensi del Codice IMO per le investigazioni sui sinistri marittimi (Risoluzione MSC.255 (84)), avendo comportato la perdita di una vita umana durante l'attività di pesca professionale.

L'unità era impegnata in attività di pesca con rete a circuizione (cianciolo) con ausilio di fonti luminose, attività caratterizzata da:

- elevata complessità operativa;
- impiego di battelli ausiliari;
- movimentazione di carichi ingenti (rete fino a 5 tonnellate);
- presenza di personale su unità di ridotte dimensioni, spesso prive di adeguati requisiti di stabilità e sicurezza.

Le condizioni meteomarine risultavano favorevoli, escludendo fattori ambientali avversi come causa determinante.

Dalla ricostruzione emerge che il battello ausiliario denominato “stazzetta” era impegnato in una fase operativa critica, con:

- presenza contemporanea di due marinai a bordo;
- carico e tensione del cavo d'acciaio del pozzale e dei galleggianti;
- operazioni svolte in prossimità della barca madre, con interazioni dinamiche tra unità, attrezzi e personale marittimo;

Al termine della calata della rete, quando la barca madre entrava in possesso del cavo del pozzale, il battello “stazzetta” si ribaltava improvvisamente affondando in pochi istanti.

Si riscontrano i seguenti fattori contributivi:

a) Fattori tecnici

Stabilità limitata del battello ausiliario denominato “stazzetta” aggravata da:

- carichi concentrati;
- possibili sollecitazioni improvvise del cavo;
- assenza di compartimentazione o riserve di galleggiabilità;
- assenza di verifiche formali sulla idoneità dei battelli ausiliari per operazioni con carichi in trazione.
-

b) Fattori operativi

- Fase di lavoro ad alto rischio residuo, priva di procedure codificate di sicurezza;
- Presenza di due operatori sul battello “stazzetta” senza evidenza di limitazioni operative e definizione chiara dei carichi massimi ammissibili;
- Mancata evidenza dell'uso sistematico di DPI salvavita (giubbotti di salvataggio) - art. 6 punto 5 lett. g - l, art.8 lett. c, del D. Lgs. 271/99.



c) Fattori organizzativi e normativi

- Assenza di tabella minima di sicurezza per l'unità, sebbene operasse in modalità complessa con battelli ausiliari;
- Mancanza di una valutazione formale dei rischi specifica per l'attività svolta, come richiesto dai principi di prevenzione del D. Lgs. 271/99.



5. CONCLUSIONI

Dall'esame della documentazione messa a disposizione, dall'analisi dell'inchiesta sommaria e dall'ispezione effettuata a bordo del M/p BRIVIDO, si può concludere che l'affondamento del battello ausiliario denominato "stazzetta" è avvenuto durante una fase critica della manovra di pesca, caratterizzata da elevata interazione tra carichi, attrezzi e unità navali.

- L'evento può essere riconducibile ad una combinazione di fattori tecnici, operativi e organizzativi, piuttosto che a una singola causa isolata.
- Le condizioni meteomarine non hanno avuto un ruolo causale nell'incidente.
- La mancanza di un quadro normativo e procedurale specifico per la pesca con reti da circuizione con lampare ha contribuito a lasciare ampi margini di discrezionalità operativa.
- L'assenza di prescrizioni obbligatorie sull'equipaggio minimo, sulla sicurezza dei battelli ausiliari e sull'uso dei DPI ha aumentato l'esposizione al rischio.

Nel corso della verifica effettuata a bordo si è constatato che i battelli utilizzati, sia come fonte luminosa che, come battello "stazzetta", non erano dotati di alcuna documentazione rilasciata da un organismo riconosciuto dall'Amministrazione italiana, finalizzata ad attestare la loro idoneità al servizio da compiere. In occasione delle visite propedeutiche al rilascio o rinnovo delle annotazioni di sicurezza, questi battelli dovrebbero essere ispezionati unitamente all'unità madre.

Inoltre, i battelli dovrebbero essere dotati di proprie dotazioni di sicurezza atte a garantire la salvaguardia della vita umana in mare, a prescindere dalla presenza dell'unità madre.

Dal piano sulla sicurezza del lavoro ai sensi dell'art.6 del D. Lgs. 271/99, risulta che nella valutazione dei rischi e nei modi di mitigare l'operazione di messa in acqua della rete di circuizione era previsto, tra gli altri dispositivi individuali, l'utilizzo permanente della cintura di salvataggio in modo tale che in caso di caduta in mare i marittimi avessero avuto un supporto di galleggiabilità sufficiente durante tutta la battuta di pesca.

Inoltre, dalle dichiarazioni rese dai marittimi alla Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto emerge che i dispositivi individuali di salvataggio (DPI) e le cinture di salvataggio non sono mai stati indossati nel corso delle operazioni di lavoro sia sulla barca madre, sia sui battelli ausiliari.

Considerando il caso in esame, la normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro non sempre contempla tutte le specificità operative, di conseguenza, le misure adottate non sono risultate sufficienti a garantire la sicurezza dei lavoratori.

Da tutto quanto sopra esposto si ravvisa la necessità di:

- Rafforzare le misure di sicurezza a bordo, in particolare per i mezzi ausiliari;
- Necessità di introdurre le annotazioni di sicurezza per i battelli ausiliari;
- Implementare controlli su condizioni operative e manutenzione delle attrezzature;
- Sensibilizzare sull'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale;
- Assicurare una informazione e una formazione continua dei lavoratori marittimi sulle procedure di sicurezza.



6. RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

In esito all'evento, emergono elementi utili ai fini del miglioramento della sicurezza delle unità da pesca, l'utilizzo degli attrezzi da pesca e la sicurezza sui luoghi di lavoro e le relative procedure.

A partire dall'analisi e dalle conclusioni si definiscono 4 (quattro) raccomandazioni utili a prevenire un nuovo accadimento simile.

RM2024.0074-01: Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, affinché preveda, come già avviene per le unità di lunghezza superiore ai 24 metri tra le perpendicolari, l'approvazione del piano di sicurezza e della valutazione dei rischi anche per le unità da pesca di lunghezza inferiore a 24 m tra le perpendicolari (art. 6 punto 4, D. Lgs. 271/99).

RM2024.0074-02: Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, affinché preveda che le responsabilità previste dal D. Lgs. 271/99 e dal D. Lgs. 81/2008 (come modificato ed emendato), poste in capo al datore di lavoro/armatore, non siano delegate ad altri soggetti che non hanno nessuna responsabilità o dipendenza con l'attività lavorativa dell'impresa di pesca o della nave.

Nel caso di specie l'attività del servizio di prevenzione e protezione viene ad essere svolta da un soggetto esterno all'impresa di pesca stravolgendo il principio sancito dall'art. 12 punto 5 del D. Lgs. 271/99 che recita *“il servizio di prevenzione e protezione può essere istituito a terra ed il responsabile del servizio di prevenzione e protezione e gli addetti possono essere nominati nell'ambito del personale appartenente alla struttura armatoriale di terra”*.

RM2024.0074-03: Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, di prevedere l'istituzione del rilascio delle annotazioni di sicurezza per i battelli ausiliari delle unità da pesca, al momento previsto unicamente per le unità cd. 'madre'.

RM2024.0074-04: Si raccomanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, di prevedere, per la tipologia (pesca con reti da circuizione) e per altre attività complesse, specifici corsi di formazione.

Safety lessons:

RM2024.0074-SL01: Si invitano tutte le associazioni di categoria della pesca (AGCI PESCA – FEDAGRIPESCA – FEDERPESCA – LEGA COOP PESCA) a sensibilizzare ulteriormente riguardo alla cultura della sicurezza a bordo, con particolare attenzione all'utilizzo assiduo e fondamentale dei dispositivi di protezione individuale (DPI) e del rispetto delle procedure di sicurezza.



7. APPENDICI

7.1 Indice delle figure

Figura 1 - M/p BRIVIDO ormeggiato nel porto di San Benedetto del Tronto con i battelli ausiliari a bordo – (Fonte: Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto)	4
Figura 2 - Luogo del sinistro - (Fonte: Emcip)	5
Figura 3 Tracciato AIS M/p BRIVIDO – (Fonte: Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto)....	7
Figura 4 Descrizione della rete da circuizione a chiusura meccanica - (Fonte: Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto).....	10
Figura 5 - Fasi della battuta di pesca con rete di circuizione a chiusura - (Fonte: Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto)	11
Figura 6 Rete di circuizione con chiusura interamente messa in acqua - (Fonte: Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto)	11

7.2 Norme applicabili

- Risoluzione MSC.255 (84) relativa a “IMO Casualty Investigation Code”;
- Risoluzione IMO A.1075 (28) - Linee guida per assistere gli investigatori durante l’attuazione del Codice IMO sulle inchieste sui sinistri marittimi;
- Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.
- Regolamento (UE) n.1286/2011 della Commissione del 9 dicembre 2011 recante adozione di una metodologia comune d’indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Legge 27 dicembre 1977, n. 1085, recante ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972;
- Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 165 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE;
- Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”; *entrato in vigore il 17-10-2002 (ultimo aggiornamento all'atto pubblicato il 11/01/2006)*
- Decreto Ministeriale 5 agosto 2002, n. 218 “Regolamento di sicurezza per le navi abilitate alla pesca costiera”; *entrato in vigore il: 17-10-2002 (ultimo aggiornamento all'atto pubblicato il 11/01/2006);*
- Linee Guida EMSA su reportistica in EMCIP sui sinistri e sugli incidenti a persone a bordo delle navi - *Per completezza di informazione si fa presente che l’Organismo investigativo, in conformità con quanto indicato dalle Linee Guida EMSA, analizza ed effettua una investigazione tecnica degli infortuni gravi, ovvero degli incidenti a bordo della nave che comportano esclusivamente l’infortunio del personale marittimo conseguente al verificarsi dell’incidente, secondo le specifiche definizioni di tipologia di evento riportate nell’allegato 2 delle stesse Linee Guida EMSA (rif. a deviation for occurrence with persons).*



7.3 Sigle e acronimi

AIS	Automatic Identification System
AIMS	Association Internationale de Signalisation Maritime
CP	Capitaneria di Porto
CCNL	Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro
C.N.M.C.A.	Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aerospaziale
COLREG	Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare
COG	Course overground (rotta)
DIGIFEMA	Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime
DPI	Dispositivi di protezione individuale
EMCIP	European Marine Casualty Information Platform
EMSA	European Maritime Safety Agency
GIANO	Guidance for information and analysis for operations (Piattaforma informatica in dotazione al Corpo delle Capitanerie di porto)
GT	Gross tonnage
LFT	Lunghezza fuori tutto
LPP	Lunghezza tra le perpendicolari
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
LT	Local time
M/p	Motopesca
M/N	Motonave
NM	Miglio nautico
SIGE	Sistema di Gestione Eventi (Banca dati Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime)
SOAM	Systemic Occurrence Analysis Methodology



SOLAS	Safety of Life at Sea
SOG	Speed over ground (velocità)
STCW	Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi
TSL	Tonnellate stazza lorda
UTC	Coordinated Universal Time
VMS	Vessel monitoring system
VTS	Vessel traffic system