

CONVEGNO A.I.DIM.

Genova, 23 NOVEMBRE 2007

***“Analisi e prospettive delle più recenti iniziative
attivate in ambito internazionale e comunitario
in materia di investigazioni sui
sinistri marittimi”***

Ing. Giuseppe ALATI
Dirigente – Divisione 4 SICUREZZA MARITTIMA e INTERNA

Ministero dei Trasporti
Direzione Generale per la navigazione ed il trasporto marittimo e interno
Viale dell'Arte, 16 - 00144 ROMA
E-mail: giuseppe.alati@infrastrutturetrasporti.it

Struttura intervento

- **PARTE I** Principi di regolazione normativa
- **PARTE II** Principali iniziative in corso di sviluppo in materia di sinistri marittimi in sede internazionale, comunitaria, nazionale

PARTE I – D.M. 19 aprile 2005, n. 321
DG navigazione e trasporto marittimo e interno



PARTE I

Principi di regolazione normativa

La normativa internazionale, comunitaria e nazionale di settore si basa sul principio che **il mezzo più efficace per prevenire sinistri marittimi e/o infortuni del personale a bordo delle navi** è quello di progettare, costruire, attrezzare e mantenere le navi in conformità con le convenzioni e gli standard internazionali e comunitari inerenti gli aspetti di:

- **sicurezza della navigazione;**
- **sicurezza del lavoro a bordo;**

nonché realizzare la loro gestione con equipaggi opportunamente formati ed addestrati per tale attività lavorativa.

ANALISI METODOLOGICA INTEGRATA

AMBIENTE DI LAVORO "NAVE" deve essere analizzato con un approccio di sistema tenendo in considerazione i seguenti principali elementi:

- a. Norme, organizzazione e procedure;
- b. Impianti ed apparecchiature;
- c. Condizioni di vita e di lavoro;
- d. Elemento umano.

PARTE I

Principi di regolazione normativa

Riferimento a nuovi strumenti di analisi

- **Approccio integrato di analisi: Modello SHEL**
- **Approccio sistematico nelle indagini (fasi principali):**
 - a. raccolta dati relativi all'evento
 - b. determinazione sequenza evento
 - c. identificazione azioni / decisioni non sicure
 - c.1. identificazione dell'errore o della violazione
 - c.2. identificazione dei principale fattori
 - c.3. identificazione delle possibili azioni correttive e migliorative degli aspetti di sicurezza

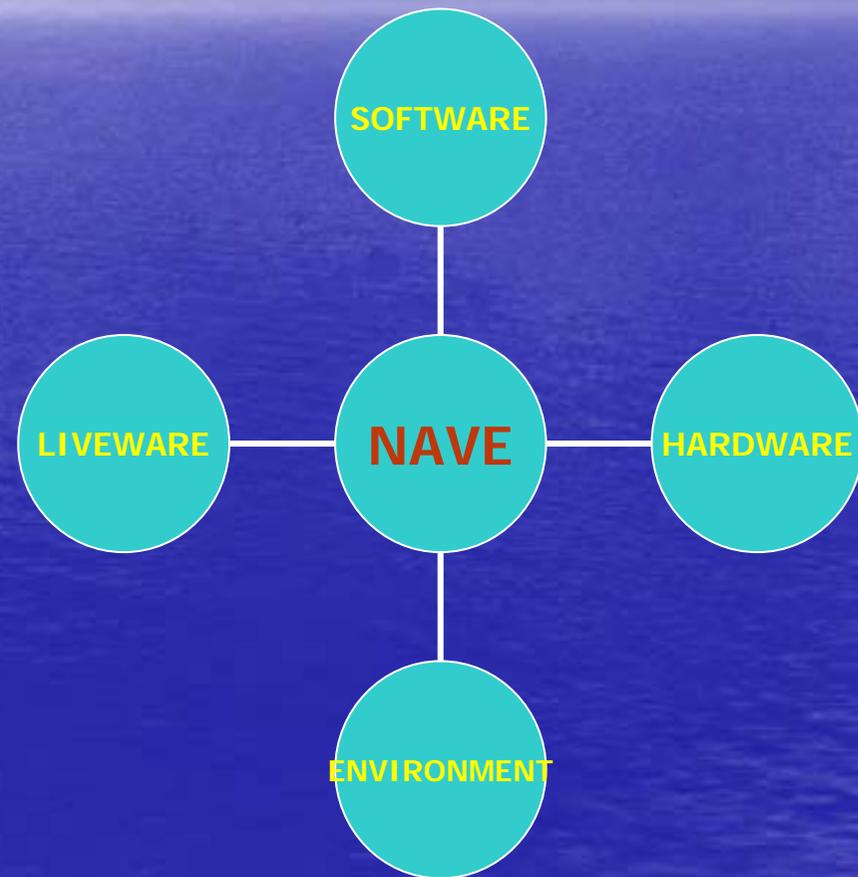
MODELLO SHEL

S: insieme di norme, procedure e regole operative;

H: impianti, apparecchiature, materiali, strumentazione;

E: ambiente di vita e di lavoro a bordo (ad es. ai sensi del d. lgs.271 - i locali di lavoro, di servizio, alloggi equipaggio);

L: fattore umano e relativi aspetti relazionali e di comunicazione;



DIVISIONE 4 Sicurezza marittima e interna

➤ Schema IMO di controllo delle prestazioni dello Stato di bandiera – Flag State – Risoluzione IMO A.912 SAF;

Criteria interni di valutazione:

- a. struttura organizzativa (regolamenti organizzativi, risorse);
- b. modalità di attuazione delle Convenzioni internazionali;
- c. modalità di delega di funzioni agli organismi autorizzati e di controllo;
- d. modalità effettuazione indagini sui sinistri marittimi;**

Criteria esterni di valutazione:

- e. numero di sinistri su navi di bandiera nel periodo di riferimento;
- f. numero di sinistri con infortuni a marittimi per un periodo > 3 gg;
- g. numero di marittimi morti su navi di bandiera nel periodo di riferimento;

Parte I

Principi di regolazione normativa

La Conferenza di Copenaghen del 2002 su
"Quality Shipping"

Ruolo del "Flag State" nel:

- a. processo di regolazione normativa in materia di sicurezza della navigazione marittima e prevenzione inquinamento marino;
- b. applicazione del c.d. IMO Model Audit Scheme;

Parte I

Principi di regolazione normativa

- c. miglioramento delle modalità applicative delle procedure di gestione della sicurezza marittima - Codice ISM, con particolare attenzione all'elemento umano;
- d. effettuazione in forma indipendente delle indagini relative ai "sinistri marittimi", con riferimento a quanto previsto dalle norme internazionali, al fine di verificare le modalità di applicazione delle norme stesse;
- e. promozione delle procedure di consultazione con le parti sociali e gli operatori di settore, ai fini della regolazione normativa

Parte I

Principi di regolazione normativa

La Conferenza di Copenaghen del 2002 su
"Quality Shipping"

**Promozione della cultura della sicurezza
marittima tenendo in considerazione
l'elemento umano**

PARTE II – Le iniziative del 2007

MSC 83 (ottobre 2007) ha approvato i seguenti documenti:

1. Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident

Casualty Investigation CODE;

Questo Codice sui sinistri abroga la Risoluzione A.849(20)

Codice IMO di investigazione sui sinistri marittimi

Struttura del CODICE

- Parte I "Norme generali", contenente scopo e definizioni
- Parte II , contenente gli "Standards obbligatori"
- Parte III, contenente le "Linee Guida / Raccomandazioni"

PARTE II – Le iniziative del 2007

Struttura del CODICE SINISTRI

Parte I e Parte II: Standard Obbligatori

- Ogni Governo deve organizzare il proprio sistema di indagini ed individuare “l’Autorità per le Investigazioni sui Sinistri marittimi”;
- sono definiti i criteri per l’effettuazione delle investigazioni sui sinistri marittimi; in particolare è stabilito che le indagini tecniche sugli incidenti e sui sinistri marittimi devono essere indipendenti da altre inchieste civili o penali dirette ad accertare colpe o responsabilità;
- le indagini effettuate ai sensi del Codice debbono essere dirette ad accertare le cause tecniche del sinistro;

PARTE II – Le iniziative del 2007

Struttura del CODICE SINISTRI

Parte III : Linee guida / Raccomandazioni

- Ogni Governo deve garantire che “l’Autorità per le Investigazioni sui Sinistri marittimi” operi in forma funzionalmente indipendente:

- a. dalle parti coinvolte nei sinistri;
- b. da organizzazioni che possano intraprendere azioni amministrative o disciplinari nei confronti di soggetti coinvolti nei sinistri marittimi;
- c. da organi competenti per i procedimenti giudiziari;
- d. da ogni altra parte i cui interessi potrebbero essere in conflitto con i compiti affidati all’autorità stessa;

PARTE II – Le iniziative del 2007

MSC 83 (ottobre 2007) ha approvato i seguenti documenti:

2. Emendamenti al Capitolo XI-1 della Convenzione SOLAS con l'introduzione della nuova Regola 6 relativa a
"Requisiti supplementari per le investigazioni sui sinistri marittimi"
la nuova regola sarà adottata nel 2008 ed entrerà in vigore nel 2009
3. Bozza di Circolare MSC-MEPC che sarà approvata nel 2008 in cui, in relazione alla nuova regola XI-1/6 della SOLAS ed al Codice, si invitano i Governi ad applicare i suddetti strumenti anche prima della loro entrata in vigore

PARTE II – Le iniziative del 2007

Assemblea IMO (novembre 2007)

1. definizione della strategia per il periodo 2008-2013, con individuazione di alcuni indicatori relativi ai sinistri marittimi
(n. navi perse – n. di marittimi morti);
2. definizione della strategia a breve termine per il periodo 2008-2009; **l'emanazione del Codice sui sinistri marittimi** è individuata come attività prioritaria ai fini del miglioramento degli standard di sicurezza marittima

PARTE II – Le iniziative del 2007

Pacchetto ERIKA III - Proposta di direttiva sui principi fondamentali per le inchieste sui sinistri marittimi – Codice sui sinistri marittimi

Il Consiglio dei Ministri UE ha approvato (giugno 2007) la nuova proposta di direttiva in materia di sinistri marittimi che prevede l'abrogazione degli articoli 12 della direttiva 1999/35/CE ed 11 della direttiva 2002/59/CE per affrontare in modo organico e completo la materia.

La nuova direttiva è stata redatta con riferimento alle norme del Codice IMO per le indagini sui sinistri e gli incidenti marittimi ed è finalizzata anche a promuovere la cooperazione tra i Paesi Membri.

Sarà adottata nel 2008 ed entrerà in vigore nel 2009

PARTE II – Le iniziative del 2007

Elementi innovativi della proposta:

- a. **investigazione finalizzata alla ricerca delle cause tecniche** ed indipendenza da indagini penali o di altro tipo condotte parallelamente per determinare la responsabilità o individuare le colpe;
- b. **principio di pari dignità delle investigazioni tecniche rispetto all'inchiesta giudiziaria** che dovrebbero procedere su un piano parallelo senza ritardi ed interferenze;
- c. **indagini sui sinistri da effettuare anche per le unità da pesca con lunghezza > a 15 m;**

PARTE II – Le iniziative del 2007

Elementi innovativi della proposta:

- d. **istituzione di un organo indipendente di indagine** dalle autorità nazionali competenti per navigabilità, certificazione, ispezione, formazione dell'equipaggio, navigazione sicura, manutenzione, controllo del traffico marittimo, controllo del porto e delle operazioni portuali e, in generale, da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatogli;
- e. **istituzione di una banca dati europea sui sinistri marittimi - European Marine Casualty Information Platform - EMCIP);**

PARTE II – Le iniziative del 2007

**Agenzia europea per la sicurezza marittima
European Maritime Safety Agency**

E.M.S.A. www.emsa.europa.eu/

Organo tecnico di supporto alla Commissione europea in materia di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento marino

CONSULTATIVE TECHNICAL GROUP FOR COOPERATION IN MARINE ACCIDENT

- In concomitanza con le iniziative realizzate in ambito IMO è stato istituito da parte dell' EMSA un Gruppo di lavoro consultivo sulla metodologia dei sinistri marittimi, composto da esperti tecnici nazionali, e per la cooperazione sui sinistri marittimi.
- Tale Gruppo di lavoro ha come obiettivi prioritari:
 1. la definizione di standard omogenei a livello comunitario per l'effettuazione delle indagini sui sinistri marittimi con modalità armonizzate e coerenti con quanto indicato nel Codice IMO sui sinistri marittimi;
 2. l'assistenza tecnica ai singoli Paesi per la conduzione delle investigazioni sui sinistri marittimi, nel rispetto delle differenze esistenti tra i diversi sistemi giudiziari comunitari

PARTE II – Le iniziative del 2007

La nuova disciplina nazionale dello svolgimento delle inchieste sui sinistri marittimi a seguito della entrata in vigore del D.M. 16 maggio 2007, n. 100 relativo a **Trattamento dei dati sensibili e giudiziari nell'ambito dei procedimenti amministrativi condotti dal Ministero dei Trasporti**

PARTE II – Le iniziative del 2007

Regolamento ai sensi del decreto legislativo 196 del 2003 “Codice in materia di protezione dei dati personali”

Scheda 11 – Necessità di trattamento dei dati sui sinistri marittimi secondo le disposizioni previste dall’articolo 2 del DM 100/2007

PARTE II – Strategie per il 2008 - 2009

**Quale prospettive per le indagini sui
sinistri marittimi in Italia alla luce
delle nuove normative elaborate in
ambito internazionale
e comunitario ?**